

TERCEIRO CICLO
DOUTORAMENTO EM HISTÓRIA

Baía de Sepetiba: um *enclosure* no século XXI – análise histórica de um processo de alteração ambiental.

Silvio Cesar Alves Rodrigues

D

2017



Silvio Cesar Alves Rodrigues

**Baía de Sepetiba: um *enclosure* no século XXI - análise histórica
de um processo de alteração ambiental.**

Tese realizada no âmbito do Doutorado em Planejamento Urbano do Programa de Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro, orientada pelo(a) Professor(a) Doutor(a) Fania Fridman; e, em História do Departamento de História da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, orientada pelo(a) Professor(a) Maria Amélia Polónia da Silva.

Faculdade de Letras da Universidade do Porto

Dezembro de 2017

Baía de Sepetiba: um *enclosure* no século XXI – análise
histórica de um processo de alteração ambiental.

Silvio Cesar Alves Rodrigues

Tese realizada no âmbito do Doutorado em Planejamento Urbano do Programa de Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro, orientada pelo(a) Professor(a) Doutor(a) Fania Fridman; e, em História do Departamento de História da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, orientada pelo(a) Professor(a) Maria Amélia Polónia da Silva.

Dedico esse trabalho às pessoas, causa, efeito e sentido da vida, do ambiente. Dentre tantas, em especial aos amores da minha vida Cibele Alves e José Rodrigues.

Sumário

Declaração de honra.....	8
Agradecimentos.....	9
Resumo.....	10
Abstract	11
Introdução	12
Capítulo 1 – Olhares sobre a Baía de Sepetiba	25
1.1. Quando a luz amarela acende.....	83
1.2. O preço dos lugares, mas em compensação	33
1.3. O ambiente da pesca.....	41
1.3.1. A arquitetura das grades	49
1.4. Ações antrópicas e colônias de pesca.....	51
1.5. Desequilíbrios no jogo de vida e morte	72
Capítulo 2. – Vida e morte da Baía de Guanabara	83
2.1. Experimentar a Baía, a Guanabara	85
2.2. No século do ouro, café e vice-reis	95
2.3. Metamorfoses e afirmações, a corte do café	100
2.3.1. À sombra dos cafezais.....	104
2.3.2. A burguesia fede, a atmosfera e o odor na área central.....	107
2.4. A Baía no princípio do fim (1870 a 1930)	109
2.5. A capital do capital.....	114
2.6. Tudo novo denovo.....	134
2.7. Aterro: substantivo abstrato	146
2.8. Custa muito recuperar	162
Capítulo 3. – A busca de um Porto seguro	166
3.1. O Porto	172
3.1.1. O ouro líquido	178
3.2. Do Douro a Leixões, o trabalho de Titãs.....	182
3.3. Sobre a forma: ação.....	193
3.4. A “administração”, a APDL.....	203
3.5. De volta ao Douro, a Afurada	215
Considerações finais.....	231
Referências bibliográficas	250

Declaração de honra

Declaro que o presente trabalho, tese de doutoramento, é de minha autoria e não foi utilizado previamente noutro curso ou unidade curricular, desta ou de outra instituição. As referências a outros autores (afirmações, ideias, pensamentos) respeitam escrupulosamente as regras da atribuição, e encontram-se devidamente indicadas no texto e nas referências bibliográficas, de acordo com as normas de referência. Tenho consciência de que a prática de plágio e auto-plágio constitui um ilícito académico.

Rio de Janeiro, 21 de dezembro de 2017

Silvio Cesar Alves Rodrigues

Agradecimentos

Não gostaria de cair na armadilha do não lembrar e esquecer. A falta de convivência torna referências distantes até não mais percebe-las e escapar da memória. Por isso, mesmo não ditas cada vida na minha vida ensinou ver, sentir, perceber, pensar, agir e como Professores ensinam a viver.

Meus pais, deram os frutos que podiam e ensinaram a aprender todo dia, com todos e em qualquer lugar. Também os familiares que chamei de avós, irmãs, tios, primos, sobrinhos, animais e plantas. Nessa relação aprendi a descobrir, sentir, respeitar a natureza, perceber a colheita depender do semear, ser preciso pescar e compartilhar o que eles não puderam. Na escola, formal, desde as primeiras letras, que continuam tortas, conheci vidas nas letras, na História, no Planejamento e nos meus notáveis orientadores. Encontrei mestres em Manaus, Rio de Janeiro e do Porto, além de outros em salas e corredores que fazem a estrutura funcionar. Do mesmo modo, nas agências de fomento (Capes, CNPq e Faperj), cujo apoio ajudou a afinar o olhar, pensar entender e transmitir com otimismo o que os olhos imaginam alcançar. Agradeço as vidas com quem desfrutei aventuras na rua, na bola, do bar, na escola, no trabalho, na pesquisa, no sonho e no amor. Nessa economia dos afetos, de sensibilidade e sentimentos, amigos, irmãos, namoradas, conhecidos, colegas e pessoas, ajudaram a descobrir nas palavras, frases, livros, cores, sons, músicas e toques viver além de jogo ser arte. A soma de corações, mentes, carinhos, críticas, olhares, gestos, falas, atos, cheiros, sabores, energias e eteceteras, me fez o que sou. Um indivíduo nada perfeito, - ainda bem -, inacabado, atento em reconhecer nas formas, encontros e desencontros valores para seguir e amar as experiências e paixões. Esse conjunto de relações, mais presente no coração que na lembrança, amplia o espaço de experiência e horizontes de expectativa.

Aos professores, animados e inanimados, só consigo e posso dizer humildemente, na posição de eterno aprendiz, obrigado. E, por mais que assine erros não desistam de mim, sem os significados em vocês “... Não sou nada. Nunca serei nada. Não posso querer ser nada...”.

Resumo

É alvo dessa investigação, as alterações socioambientais na Baía de Sepetiba-RJ. Especialmente os efeitos sobre atividades tradicionais (pesca e turismo) em virtude da refuncionalização promovida pela penetração e ampliação de investimentos logístico-portuários e industriais como: Porto de Itaguaí; Porto Sudeste; Usiminas/Ingá; Prosub-EBN; TKCSA e Arco Metropolitano. Para tanto, recorre à apreciação das políticas públicas produzidas a partir do século XXI que estimulam e afixam atividades produtivas de grande escala e impacto no espaço, até então, ocupado por arranjos tradicionais com bases sociais, culturais e econômicas vinculadas aos processos ecológicos. Observa, transformações projetadas na direção de representações constituídas no espaço-território, e, para refletir futuros possíveis busca apoio na leitura transversal de cenários com signos ambientais, fluviais e marinhos submetidos a processos semelhantes. Dessarte, propõe comparar os quadros produzidos na Baía de Sepetiba aos da Baía de Guanabara (RJ) e Grande Porto (Portugal), domínios que na história assistiram e assistem desconstruções e reconstruções motivadas por aspirações político-econômicas. Domínios que registram apropriações, experiências e expectativas na forja processual da funcionalização, reconfiguração, urbanização e resultados ambientais. A partir da Metodologia, que inclui trabalho de campo e análise de Redes do Cotidiano, superpõe presente e passado, panoramas e mentalidades para indicar rupturas e continuidades na produção de críticas à prevenção de desdobramentos prejudiciais como, por exemplo, verifica-se na Guanabara. Com essa análise, compreende nortear significados ao alcance de trocas simbólicas e materiais como reforço das relações sociais e de suas mediações nos conflitos socioambientais em territórios compartilhados por diferentes atores e representações.

Palavras-chave: sociedade e meio ambiente. meio ambiente e desenvolvimento. história urbana; planejamento urbano; Sepetiba, baía de (RJ) – história – 1870.

Abstract

It is the object of this investigation, the socioenvironmental changes in the Bay of Sepetiba-RJ. Especially the effects on traditional activities (fishing and tourism) due to the refunctionalization promoted by the penetration and expansion of logistic-port and industrial investments as: Port of Itaguaí; Southeast Port; Usiminas / Ingá; Prosub-EBN; TKCSA and Metropolitan Arch. For that, it calls upon an appreciation of the public politics created from the XXI century, that stimulate and ensure the productive activities of big impact and scale, in the space, until then, occupied by traditional arrangements with social, cultural and economic bases linked with ecologic processes. On the transformations exam, it shows effects projected on the direction of representations constituted in the space-territory, and, to reflect on possible future searches seek for support on the transversal interpretation of two scenarios that have environmental, fluvial and marine signs, submitted to similar processes. On This way proposes the comparison of the charts produced on Sepetiba Bay to the Guanabara Bay (Rio de Janeiro) and on the Big Porto (Portugal), domains that in the course of history, assisted and assist to deconstructions and reconstructions motivated by political and economic aspirations. Such domains shows different appropriations, experiences and expectations in the processing forging of functionalization, reconfiguration, urbanization and environmental results. Through the methodology, that includes the fieldwork and analysis of the everyday network, the thesis superimposes present and past, panoramas and mentalities on the indication of breaks and continuities to produce criticism to prevention of harmful unfoldings like, for example, is verified in Guanabara. With this analysis, the work tries no guide meanings achievable of symbolic trades and materials as reinforcement of the social relations and of dealing with its conflict measures on the socio-environmental in territories shared by different actors and representations.

Keywords: society and environment. environment and development. urban history. urban planning. Sepetiba, bay (RJ) - history - 1870.

Introdução

O século XXI, no Brasil, começou regido por empreiteiras e o país voltou a se transformar em um grande canteiro de obras e palco de ensaios. Sob o traço do capital e a expensas do erário, rotineiramente, são promovidas ações estratégicas com a finalidade de fomentar crescimento econômico. Por conta dessa motivação, diversos lugares experimentam empenhos para habilitar equipamentos urbanos, infraestruturas, complexos industriais, logísticos e portuários. Nessa missão, o Estado de discurso neoliberal e hábito patrimonialista constrói, reforma, amplia, realoca e interfere. Em compensação, coloca em xeque catalisadores fundantes e fundamentais do amálgama enchido de histórias, memórias e pessoas. Mesmo sabido, essas intervenções conterem poder de condensar ameaças às cargas culturais e compreensões da vida, aumentar a possibilidade de sobrepor-las, a redefinição das paisagens naturais e humanas persiste.

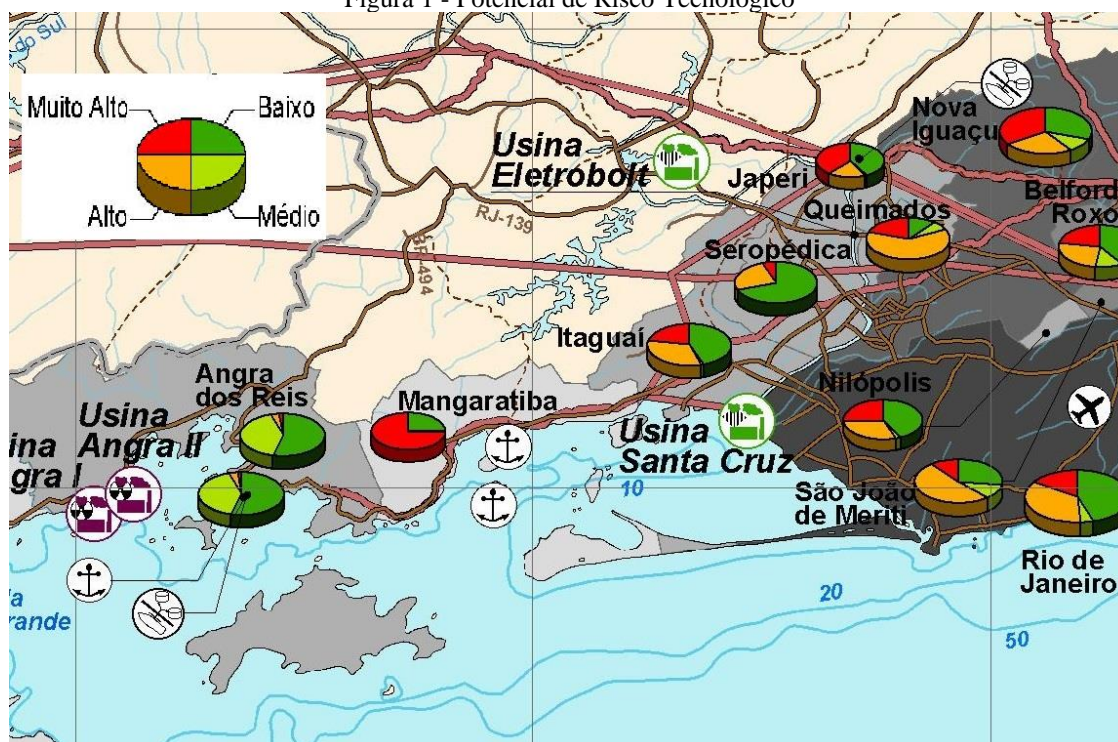
Em função das diferentes cargas e forças, que a empreitada consegue excitar, esse trabalho empenha-se em reconhecer e identificar algumas experiências com efeitos sobre o ambiente na Baía de Sepetiba. Um complexo ecossistema costeiro, com cerca de 305km², que banha parte da capital carioca, os municípios de Itaguaí e Mangaratiba. Naturalmente, o ecossistema rico em vida marinha e silvestre ao longo do tempo atraiu populações organizadas em bases extrativistas e emprego de técnicas artesanais, por conta do admirável bioma na significativa faixa de Mata Atlântica, manguezais, rios e mar.

A apreciação, iniciada em 2013, preocupa-se particularmente com as transformações socioambientais simultâneas ao súbito interesse da parceria público-privada (PPP) pela região, historicamente, desprestigiada. Quando, a aliança entre o poder público e privado, na marcha pelo crescimento econômico, anuncia sensíveis modificações do cenário. A mesma paisagem, natural e humana, que apesar das marcas produzidas pelo tempo histórico, continua a estampar pesca artesanal e o turismo ecológico como expoentes da memória na assinatura de identidades.

Portanto, a expansão do Porto de Itaguaí, a construção do Porto Sudeste, da Usiminas/Ingá, do Programa de Desenvolvimento de Submarinos, Estaleiro e Base Naval (Prosub-EBN), do Arco Rodoviário Metropolitano do Rio de Janeiro e da Companhia Siderúrgica do Atlântico TKCSA), por exemplo, podem sacrificar mais o ambiente já

sacrificada. Especialmente, por guardar potenciais de ameaçar pertencimentos ao se aproximar do domínio fluviomarinho e demonstrar incorporar, provavelmente privatizar, a Baía em vista de estresir interesses, cumplicidades e permissividades do capital especulativo. Do mesmo modo, em função das empresas originadas do ajuntamento, no esforço de resguardar investimento e investidores, erguerem “muros” que além de cercar e sugerir limitações intensificam seu uso, tão-só, como hidrovia e zona industrial.

Figura 1 - Potencial de Risco Tecnológico



Fonte:

<http://www.mma.gov.br/estruturas/sqa_sigercom/_arquivos/risco_tecnologico_13_2_78.pdf>. Acesso em: 28 jan. 2015.

Em razão dessa percepção, a pesquisa por meio de protocolos do planejamento, enfiados sob o prisma da história social e ambiental, discorre sobre os efeitos do processo de reestruturação. Tendo em vista, o conjunto da obra com a pretensão de afirmar rugosidades economicistas catalisar potenciais na geração de riscos socioambientais, projetar apreensões e poder incitar atmosferas conflitivas. Além de, com a ampliação da escala, interferir diretamente na renovação/energização do sistema suporte, criar impedimentos as demais atividades, tradicionais, assinar práticas tipificadas na cartilha da periurbanização. Por sucessão, ao perseguir os modelos gerenciais

plasmados na doutrina neoliberal, com base na eficiência e competitividade, parece adjudicar, como na Baía de Guanabara, apenas prejuízos à sociedade.

A esse respeito, desde o século XVI a Guanabara foi desvelada, explorada, degradada e redesenhada por ações espontâneas e/ou induzidas grafadas por ausências, quando muito negligências as suas especificidades. Em função dos empenhos, econômicos e políticos, esse espaço foi apropriado pelo exotismo de grupos exógenos e suas representações culturais, espalhadas em habitações, fortificações, estruturas laborais e portuárias. Mas, é durante os séculos XIX e XX, quando a cola nas texturas do urbano se solidifica, que a intensidade dos investimentos na logística portuária, instalação de plantas industriais, inclusive químicas (agro, fármaco, petrolífera e de polímeros) efetiva sua conversão em apêndice ao crescimento da Metrópole carioca. Particularmente, nesse intervalo quase a totalidade da Baía de Guanabara, seus ecossistemas periféricos, serve para assentar estruturas que vão das ferrovias, rodovias, aeroportos, oficinas, armazéns, estaleiros, unidades militares, hospitalares, habitacionais e escolares, até aterros sanitários ou lixões.

Com a requalificação do espaço, as áreas limítrofes se transformam em endereço de moradas, sobretudo da classe mais modesta, dada a proximidade às fontes de trabalho e emprego. Essa relocação ocorre em função da concentração de trabalhadores, precedida pelo déficit habitacional, e remoções na área central. Ao processo de apropriação e territorialização, carregado de improvisações e desprovido de prerrogativas ecológicas, pode-se atribuir a redução drástica na qualidade ambiental, das áreas próprias ao emprego de práticas extrativas artesanais e dos arranjos tradicionais. Um destino que se encaminha a Baía de Sepetiba, caso, num breve intervalo de tempo em função do salto de escala e aumento significativo de capitais (políticos e econômicos), não sejam revistas e ajustadas às “requeentadas” ações em curso.

Nesse sentido, mesmo com todos os investimentos e recursos mobilizados ao dar mostras de socializar os efeitos negativos da empreitada, defendida como vetor do crescimento econômico, avigora a sensação de reagir na produção da despossessão, de ameaças e incertezas em relação ao futuro das comunidades (arranjos clássicos) e aparenta reeditar uma espécie de “*enclosure* no século XXI”.

Sendo assim, o estudo examina os impactos sobre as representações na Baía de Sepetiba, em virtude das modificações no espaço-território, através da análise das políticas públicas intuídas no Brasil a partir do início do século XXI. Momento em que, as deliberações alimentadas por expectativas de crescimento econômico determinaram intervenções, estimularam e afiançaram a introdução de atividades produtivas de grande escala e impacto em espaços ocupados, prioritariamente, por arranjos tradicionais de estrutura social, cultural e econômica vinculada as qualidades do ecossistema.

Na finalidade de refletir sobre os cenários futuros, possíveis, apoia-se na leitura transversal de dois cenários submetidos, no passado e presente, a processos análogos. Dessa forma, propõe a comparação do processo em curso na Baía de Sepetiba aos quadros produzidos na já citada Baía de Guanabara no Rio de Janeiro e no Distrito do Porto (Portugal). Duas histórias, como tantas outras, tangidas pelas propriedades ambientais e portuárias desenhadas por construções, desconstruções e reconstruções com aspirações cidadinas, políticas e econômicas. Onde, registram-se inúmeras experiências e expectativas na forja de características funcionais modificarem o estado de coisas depois de intervir na forma e qualidade ambiental. Através da sobreposição de panoramas e mentalidades, hodiernas e pretéritas, espera-se defrontar rupturas e continuidades. Do mesmo modo, acionar críticas preventivas a desdobramentos como, por exemplo, se assiste na Baía de Guanabara.

A segunda paisagem, referência, evidência ou modelo, investida como objeto de cotejo corresponde à Metrópole Multimunicipal do Grande Porto.¹ Lugar, cujas transformações são intimamente ligadas as condições portuárias e, as dinâmicas coevas, recebem assinatura do Porto de Leixões. Uma estrutura artificial, a segunda maior para ancoragem de navios de Portugal², construída na União das Freguesias Matosinhos e Leça da Palmeira, junto a foz do rio Leça no final do século XIX, ampliada sucessivas vezes. A seu respeito, é certo a decisão, construção e operação de Leixões atrair investimentos, contribuir significativamente na diversificação econômica, no desenvolvimento social e no crescimento da região. Porém, enquanto aumentava as importâncias estratégicas,

¹ Cidade-metrópole constituída por onze municípios, com sede na cidade do Porto, a margem direita do rio D'ouro.

² Menor apenas que o porto de Sines, construído em 1973 na cidade de mesmo nome, distrito de Setúbal e região de Alentejo.

peremptoriamente, produzia reformulações sócio-espaciais e consequências ambíguas ao ambiente e ambiência. Ou, mais bem grifa, na busca de um bem-estar do homem com o seu habitat nos quesitos socioculturais e ambientais (COHEN et al., 2007). Quanto ao complexo portuário, as motivações, o empenho, os esforços dos organismos construíram tanto um “porto seguro” quanto determinaram efeitos diretos ao ambiente, a paisagem, às margens dos rios. Por exemplo, na Freguesia de São Pedro da Afurada (Concelho de Vila Nova de Gaia), localizada na margem esquerda do rio Douro, continua a reproduzir decorrências. O lugar da Afurada, de tradição piscatória, começou a sentir impactos mais incisivos na década de 1950 por meio do processo de realocização da principal atividade. Gradualmente, o grosso da pesca, foi deslocada à Matosinhos em decorrência das estruturas de apoio construídas no Porto de Leixões disponibilizar armazéns, pontos de descarga e venda do pescado (ARAÚJO, 1992). Nos últimos anos, sua condição estuarina tonou-se alvo de desconfortos instilados pelo “Projeto de Requalificação da Afurada” que, entre outras alterações, planejou a instalação da maior infraestrutura para a náutica de recreio entre Cascais (Portugal) e Galícia (Espanha), a “Douro Marina”. O complexo, cuja a primeira fase foi inaugurada em 2012 ao custo de 8,5 milhões de euros (investimento privado),³ agrupou uma área de 65mil m² para instalar doca, oficina náutica e praça comercial. As modificações do cenário, levaram a arqueóloga Maria de Magalhães Ramalho (Direção Geral do Patrimônio Cultural de Portugal) escrever o artigo “São Pedro da Afurada ou ‘o espírito de um lugar’ condenado a desaparecer”.⁴ Em comunicação pessoal, Ramalho revelou sua relação com a Afurada ser mais afetiva que científica, apenas se empenhar em registrar o processo por conhecer o cenário no antes e durante.

Posto isto, com a presente proposta objetiva-se afinar o olhar e reconhecer condicionantes nos processos que resultaram e resultam nas reconfigurações socioambientais. De igual modo, notar o oceano a separar e aproximar realidades, formar redes de representações da pesca artesanal nos ambientes litorâneos. A partir da apreensão dos mecanismos, perceber o alcance das trocas simbólicas e materiais, com origens na

³ Disponível em: <<https://noticiasdegaia.files.wordpress.com/2012/02/9-fev-12.pdf>>. Acesso em: 12 ago. 2013.

⁴ Disponível em: <<http://www.revistapunkto.com/2013/10/sao-pedro-da-afurada-maria-ramalho.html>>. Acesso em: 01 dez. 2014.

pesca, envolver os aspectos urbanos/portuários. Também, conhecer estratégias de enfrentamento, negociação, nas pautas da desterritorialização e reterritorialização aceleradas por investimentos e projetos de crescimento econômico.

No desenvolvimento da investigação, destacar ecos dos atores envolvidos nas transformações dos espaços tradicionais; averiguar mediações, articulações e conquistas das entidades associativas; comportamentos e procedimentos adotados pela representação pública e/ou privada na forma de contrapartidas socioambientais; e, mitigações promovidas, por exemplo, como divulga a Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S. A. (APDL) no sentido de sedimentar a imagem de um Porto para além de competitivo e econômico, seguro e ecológico.

Com a inquirição, baseada na sobreposição de práticas do tempo presente às inscritas na história, espera-se evocar lugares de memória (NORA, 1984) e sugerir uma espécie de “etnografia” ou “cartografia” da semelhança. Por isso, considera as disputas por territórios - entendidos a partir de uma funcionalização utilitarista e “cartorial” - e as consequências sobre as paisagens, cercadas de muros (simbólicos e concretos), atestarem uma espécie de privatização a impor seletividades ao ambiente. Além disso, em razão de as intervenções concentrarem o poder de incitar processos de desterritorialização e reterritorialização, lançar efeitos aos pertencimentos de uma ecologia e condição humana (ARENDT, 2007), rubricadas como identidades.

Desse modo, um dos principais eixos é identificar e apontar a relação existente entre as tomadas de decisão, materializadas pelos projetos logístico-portuário e industrial, com as implicações causadas ao ambiente⁵ compreendido como tudo aquilo que cerca ou envolve os seres vivos. Deliberações essas, nutridas por justificativas que ascendem termos antecédidos do prefixo “RE”, a designar o anseio de alterar significados. Também, derivadas das apropriações de conceitos como *configuração* (ELIAS, 2001) e *território* (SANTOS, 2001). Uma combinação relacionada a tentativa de fazer um “novo”, a partir da contrafação de características preexistentes, e a perspectiva de adaptar formas de utilizar e representar o espaço, estratégia “dos de cima” para restringir e por vezes excluir

⁵ Do: latim *ambiens*, *-entis*, particípio presente de *ambio*, *-ire*, cercar, rodear - “ambiente”, in Dicionário Priberam da Língua Portuguesa [em linha], 2008-2013. Disponível em: <<http://www.priberam.pt/dlpo/ambiente>>. Acesso em: 08 out. 2014.

“os de baixo” (TAVARES, 2001). Interpretação essa, influenciadas pelas ideias de (re) funcionalização, (re) configuração e (re) territorialização (LEFEBVRE, 1986; DELEUZE e GUATTARI, 1995; HAESBAERT, 1994).

Dessarte, o primeiro capítulo, “Olhares sobre a Baía de Sepetiba”, empreende a recuperação de eventos predecessores na análise dos procedimentos fundados no alvorecer do século XXI. Em vista disso, as principais alterações ou reformulações, induzidas pela autoridade pública e apreendidos pelos atores locais, são referenciais. Reportam a ocupação na Baía de Sepetiba, como processo, por pessoas e empreendimentos desde século XVI até o final da década de 1950. Segundo algumas posições, tempo em que incursões inaugurais experimentam o ambiente, operam trocas, reagem no amálgama de significados, forjam elementos e rotinas sobre a ambiência. São relevantes para esse conjunto, os conteúdos obtidos nas pesquisas “A construção compartilhada de cenários exploratórios e prospectivos entre atores envolvidos em conflitos socioambientais - o caso do passivo ambiental da Companhia Mercantil e Industrial Ingá” (FREITAS et al., 2009) e “Impactos de grandes empreendimentos projetados para a região da Baía de Sepetiba nas condições de vida e situação de saúde dos trabalhadores da pesca das Colônias de Pedra de Guaratiba (Z-14), Sepetiba (Z-15) e Itacuruçá (Z16)” (FREITAS et al., 2013). Os Estudos e Relatórios de *Impacto Ambiental* (EIA/RIMA) para implantação do Porto de Itaguaí, Porto Sudeste, Usiminas/Ingá, Prosub-EBN (produz os primeiros submarinos nucleares do Brasil), TKCSA e Arco Metropolitano. Em função da metodologia empregada, nessas pesquisas, exigirem o desenvolvimento de atividades de campo, em meio a diálogos e dinâmicas de grupo, as relações com o ambiente, ou espaço de experiência, se estreitaram. Com isso, as principais demandas insurgentes e os prováveis horizontes de expectativa⁶, naturalmente se manifestaram.

Ainda, recorre aos repositórios de análises pretéritas, contemporâneas e projetadas ao futuro como: Diagnósticos e projetos dedicados à Baía de Sepetiba como o “Plano de Desenvolvimento Sustentável da Baía de Sepetiba” (CKC & COBRAPE, 2011); “Bacias

⁶ Alusão a “espaço de experiência e horizontes de expectativa”, conceito cunhado por Reinhart Koselleck. Sugere a tematização do tempo histórico, por categorias formais possibilitando a interpretação da história feita, definida posteriormente pelo historiador, e, determinações históricas que orientam e são orientadas por ações concretas.

Hidrográficas e Rios Fluminenses Síntese Informativa por Macrorregião Ambiental Rio de Janeiro” (SEMADS, 2001); “Macroplano de Gestão e Saneamento da Baía de Sepetiba: Diagnóstico Ambiental Maio 1998” (SEMADS, 1998); “Macroplano de Saneamento e Gestão Ambiental da Bacia da Baía de Sepetiba” (SEMADS, 1998b); “Boletim Estatístico da Pesca e Aquicultura (MPA, 2011)” e “Estatística da pesca 2007” (IBAMA, 2007).

Quanto ao segundo capítulo tracejado, “Baía de Guanabara vida e morte: um esforço de sobrevivência”, as oscilações das principais concepções e práticas políticas nacionais que, estendidas ao século XX e XXI, direta ou indiretamente auxiliaram a esgotar o estuário, são contempladas. Nessa apreciação os trabalhos de Mauricio de Almeida Abreu (1987), Eliane Canedo de Freitas Pinheiro (2005) e Victor Monteiro Barbosa Coelho (2007) são visitados. A escolha de autores, e das obras, evidencia a aposição de questões próprias ao urbanismo e diálogo com a chamada História Natural. Mas, de modo precípuo, a relação da cena carioca com seu ecossistema costeiro, tropical, produtivo, fragilizado e submetido à degradação ambiental e social.

Atentos ao caráter reconfigurador, anuncio duma espécie de globalização precoce, apoia-se em “Baía de Guanabara: ocupação histórica e avaliação ambiental” (2013), publicação que corresponde a segunda parte, revista, atualizada e ampliada de “Baía de Guanabara e Ecossistemas Periféricos: Homem e Natureza” (1997), de Elmo da Silva Amador. Nessa reedição, retoma estudos pioneiros de Hartt (1870), Backheuser (1918), Ruellan (1944), Lamego (1948) e sua própria investigação, iniciada no final da década de 1960, sob o ponto de vista geomorfológico-geológico-ambiental. O autor expõe determinantes político-econômicas e sociais, no plano nacional e internacional, na gradativa apropriação do espaço agrário/urbano nos usos da Baía de Guanabara. Além das características físicas, analisa relações indivíduo/natureza e indivíduo/indivíduo nos principais eventos que resultaram na agressão de seus ecossistemas periféricos.

A imersão conduzida pelo olhar de Amador, além das recomendadas ao exercício acadêmico, inclui impressões subjetivas, sentimentos, aflições, julgamentos políticos e morais das práticas com incidências ecossociais. Tais sensações e posicionamentos, compreendidos como recursos epistemológicos indispensáveis às investigações, são

diferenciais na expressiva carreira acadêmica de Elmo Amador que teve na Baía de Guanabara, nas transformações socioambientais do cenário fluviomarinho, principal objeto. O seu caráter referencial e visão holística têm significativo impacto na construção do capítulo e permeia de influências a tese. Percorre a articulação de conteúdos sobre expansão urbana, destruição e eliminação dos ecossistemas periféricos e soterramento de biosistemas jovens. E, no exame dos modelos agroexportadores, urbano-industrial e liberal delineia os caminhos da economia no ambiente.

A respeito da chave interpretativa, da tese ora brevemente apresentada, podem ser indicados os *enclosures*.⁷ Mecanismos, promovidos na Inglaterra por sucessivos monarcas, desde o século XVI, que revelaram a concepção da terra como um bem de produção. O cercamentos, sem exageros, abrem os caminhos que derivaram na Revolução Industrial, reator de inúmeras consequências para a humanidade de acordo com Hobsbawm (1979), iniciaram o sucessivo apresamento de costumes e hábitos do indivíduo (BOURDIEU, 1989). E ao determinar uma nova maneira de adonar, intervir e utilizar os recursos naturais, desenharam as várias fases incorporadas por essa revolução, cada qual com “eflúvios” singulares. A orientação, primordial, pela busca do lucro além de deflagrar novas relações e condições de trabalho, jornadas disciplinadas pelo tempo, provocaram reações sobre o ser e estar.

Segundo Henri Lefebvre (2000, p.57), “as forças produtivas (natureza, trabalho, organização do trabalho, técnicas e conhecimentos) e bem entendidas, as relações de produção, têm um papel a determinar na produção do espaço”. A partir de então, como toda e qualquer atividade humana transforma a natureza, a questão ambiental, aos poucos, se converte numa demanda a ser ponderada. Acima de tudo, a luz de Thomas Kuhn (1991), em função de produzir paradigmas que transcendem discussões e posicionamentos na direção das incertezas. Tal percepção, assimilada em diferentes correntes do pensamento e campos da produção do saber, ao irromper domínios das Ciências Naturais e Humanas, especialmente no XX, por conta do acelerado

⁷ A ideia de “cercamentos” ou “*enclosures*” no século XXI surge por apreender um movimento similar na Baía de Sepetiba, a partir da criação de áreas de exclusão depois da apropriação logístico-portuária e industrial. Também por recordar a reflexão: “Hegel observa numa das suas obras que todos os fatos e personagens de grande importância na história do mundo ocorrem, por assim dizer, duas vezes. E esqueceu-se de acrescentar: a primeira vez como tragédia, a segunda como farsa”. (MARX, 2001, p.25).

crescimento populacional e urbanização, inscreve-se definitivamente como problema da humanidade. Por sua vez, a mentalidade do século XXI compreende caber aos causadores e reprodutores dos maiores danos, indivíduos e grupos, pensar e apresentar propostas na remediação de agressões e mitigar impactos nocivos com o fim último de manter existências, particularmente a sua própria.

Vale ressaltar, corrupções de qualquer ambiente correspondem ações antrópicas, condicionadas e subordinadas aos padrões de uso e ocupação do espaço, consequentemente a “procura e acesso aos serviços e valores ambientais” (ANDRADE et al., 2009, p. 432). Nesse sentido, as regiões costeiras - abundantes em ecossistemas, simultaneamente ricos e frágeis – usualmente são percebidas pelo caráter logístico-estratégico, histórica e preferencialmente, apropriadas no assentamento de portos e atividades econômicas (piscatórias, industriais, logísticas e turísticas). O protagonismo e a vitalidade desses espaços transformados em lugares, incorporados como categorias na análise da litoralização (GASPAR, 1988), tornaram-se objeto de vasta literatura que abrange estudos de sistemas, dinâmicas e articulações entre *hinterland*,⁸ circuitos de navegação e comércio internacional. Dessarte, o acervo qualificado como fonte a produção da história econômica, política, social, ambiental, cultural, portuária e do planejamento urbano se faz útil a esse estudo. Principalmente, por abarcar a perspectiva analítica e se esforçar em apontar alternativas à condução de políticas públicas, no que tange às questões socioambientais e a propagação de efeitos sobre cadeias de dependência para além da escala local, regional e temporal. Também, se mostra pertinente ao reconhecimento dos experimentos sócio-espaciais, a arrastar coisas e informações consonantes ao caso da Baía de Sepetiba, com a intenção de detectar o desenvolvimento de redes vinculadas às histórias local, regional e global.

Por esse viés, a partir dos teores produzidos espera-se enriquecer a argumentação crítica, adensar a abordagem, perfilhar estudos, debater tópicos e problemas emergentes vinculados aos saberes preexistentes, com a finalidade de

⁸ Área servida por um porto e seu espaço de influência conectado por redes de transporte.

potencializar resultados na presunção de medidas ambientais, sociais e econômicas sustentáveis a médio e longo prazo.

O terceiro capítulo da tese, “A busca de um Porto seguro”, reveste-se da pesquisa historiográfica, secundária, na busca de fios e tramas que construíram os sentidos portuários e o espírito do lugar. Com esse escopo, persegue intercâmbios nas ideias conceito a permitir reconhecer as políticas públicas, econômicas, sociais e de salvaguarda produzidas no ambiente costeiro português. De igual maneira, os ensaios recentes são pautas no esboço de significados e significantes, que remetam semelhanças, aspectos, teores e correspondências aos tons derramados nas histórias das Baías de Guanabara e Sepetiba. Igualmente, almeja relacionar experimentos, medidas e procedimentos germinados tanto no aparelho estatal quanto na sociedade civil aproveitáveis ou refutáveis na produção de conhecimentos associados à mitigação de impactos ambientais e sociais. Compreendemos, os encontros que as formas de olhar sugerem e permitem na leitura da história, podem ser frutíferos no balizamento das narrativas e interpretações iniciadas nos dois capítulos da tese: Baía de Sepetiba: um *enclosure* no século XXI - análise histórica de um processo de alteração ambiental.

Após instrumentalizar dados e informações, a abordagem dos quadros destacados na Baía de Sepetiba, Baía de Guanabara e Grande Porto tomam como fio condutor o pressuposto de: as decisões do Estado moldadas à ética e estética capitalista aspiram, prioritariamente, grandezas econômicas. Por isso, além de aumentar competitividades, ao apropriar, cercar e exigir modificações de compleições ecológicas dotadas de funções econômicas, políticas, ideológicas e sociais, visto que “... o ator ‘territorializa’ o espaço” (RAFFESTIN, 1993, P.143), pode amplificar o poder de sequestrar especificidades, protagonismos e compreensões sobre o ambiente. Em razão desse encadeamento, pergunta-se: como reduzir riscos e ameaças ao ambiente, por conseguinte às formas de vida que se reproduzem nessas áreas de compreensão?

Em virtude de o objeto ser investigar as transformações e os efeitos, acerca das rugosidades e porosidades socioambientais, dedica-se ao desenvolvimento de uma pesquisa qualitativa para enveredar nas nuances e particularidades das correlações entre entidades públicas e privadas, indivíduos e ambiente.

A metodologia empregada associa a perspectiva das transformações ambientais e sociais sob o prisma da Saúde Coletiva, do Planejamento Urbano e da História Ambiental. Envolve aportes de diferentes campos do conhecimento como a própria História e Planejamento Urbano, Antropologia, Geografia, Sociologia, Filosofia, Ecologia, Biologia, Direito e Justiça Ambiental. Adota métodos propostos por Martins e Fontes (2004), na localização das estruturas profundas, padrões de redes debaixo dos sistemas sociais; a Metodologia de Análise de Redes do Cotidiano (MARES) proposta por Lacerda e Martins (2009) que compreende a interação entre indivíduos e entre grupos, para pensar as redes desde o cotidiano em que elas acontecem, iniciando o seu mapeamento a partir formação de grupos focais; a projeção de Cenários Futuros, onde as descrições hipotéticas de eventos inter-relacionados, no médio e longo prazo, enfocam atenção sobre aspectos que causam impactos sobre os processos (BUARQUE, 2003; MARCIAL; GRUMBACH, 2002).

Acreditamos, a proposta metodológica lastreada no cotejamento de referências bibliográficas, realização dos trabalhos de campo, coleta de registros orais, os conteúdos/aprendizados acumulados estimularem, intuitivamente, comparações. A ideia é, com a exposição e análises de documentos oficiais, registros orais, imagéticos adquiridos em arquivos, bibliotecas, e/ou produzidos durante a pesquisa e trabalho de campo, aproximar “paisagens” inscritas na memória local e transformações a elas sujeitadas. Aspira, subsidiar a elaboração de peças judiciais e outros recursos na reivindicação de cuidados ambientais, logo com a paisagem natural e humana. Mas, principalmente, ser útil a sociedade civil no reconhecimento do processo, apoio a investigações da história, do planejamento e até mesmo noutras disciplinas para ratificar ou, felizmente, refutar os desdobramentos prejudiciais. São escolhas que privilegiam minudências, regidas pela perspectiva defendida por Donald Worster (1988), na valorização do caráter interacional do homem com ambiente, onde a “natureza” é entendida como objeto resultante de processos engendrados pelo homem e evolução natural da área, ou seja, da paisagem, na construção de sentimentos, pertencimentos e identidades.

Além disso, a partir da premissa de que “o presente é fruto de um projeto do passado que se consolidou”, pretende identificar fatores endógenos e exógenos que contribuam para reduzir as contradições entre vulnerabilidade e sustentabilidade na Baía de Sepetiba.

Por isso, incorpora lógicas adjacentes à projeção do filósofo Hans Jonas (2006), cuja obra oferece subsídios para pensar o futuro a partir de um presente que examina o passado. Na pretensão de ajudar a visualizar alguns enigmas submersos na ótica do capital, remete a inquietações com os rumos do crescimento e da ciência no curso ao progresso e consumo. Com a reflexão de um universo de conceitos, categorias, significados, representações, práticas, crenças e valores sugere aproveitamentos na formulação de políticas públicas e experiências do Planejamento permeadas de relações mais harmônicas e humanizadas.

Em poucas palavras, ao interpor realidades o objetivo é detectar nas experiências malsucedidas aprendizados, ou seja, realizar o diagnóstico do problema para pensar as soluções. Por fim, ao encher o olhar de preocupações e esperanças sustentar expectativas da Baía de Sepetiba cercada de “muros”, aflições, precisões, mas também de sentimentos, num futuro próximo não figure como vítima do descaso. Que os erros cometidos no passado, pelo espírito do dinheiro, que a cercaram não faça esperar a generosidade da parceria entre poder público e iniciativa privada (re) capitalizar promessas de recuperação.

Capítulo 1 – Olhares sobre a Baía de Sepetiba

Nós temos uma Baía, tínhamos uma Baía muito rica em pescado né, e nós éramos felizes né, com essa Baía, não precisávamos ir tão longe pra pegar o peixe, que nós saíamos aqui perto, em frente e já conseguíamos, mas o que ocorre de um tempo pra cá é que os grandes empreendimentos se instalaram na nossa Baía e esse empreendimento causou várias restrições na nossa área de pesca (Pescador 1).

A ocupação das zonas costeiras, é um evento que se repete há milhares de anos no globo terrestre. A Baía de Sepetiba, com aproximadamente 305km² e 130km de perímetro, espelho d'água estendido as cidades do Rio de Janeiro, Itaguaí e Mangaratiba, excluída da Região Metropolitana⁹ em 2002, não contraria a essa lógica.

O assentamento de pessoas, como atesta a presença de sambaquis no corpo de águas salinas e salobras ligadas ao Atlântico pelos canais Restinga da Marambaia-Ilha Grande e Restinga da Marambaia-Barra de Guaratiba, remete à pré-história indígena. Tempos depois, pessoas que atravessaram o oceano em expedições expansionistas, na busca de riquezas, por ali aportaram. Ao reunir influências das incursões percussoras, quando nativos circulavam o litoral brasileiro, gradativamente elementos endógenos e exógenos, mais tarde coloniais, fundem substantivos plurais. Desse encontro, em alguns pontos litorâneos do estado Rio de Janeiro, a insurgência de interesses distintos monta o aparecimento de conflitos sociais e ambientais como acontece, por exemplo, nesse sistema fluviomarinho.

A plaga, inserida no sistema hidrográfico de mesmo nome, no início do século XXI abarca 11 municípios,¹⁰ na área de 309.664 hectares com 467.046 habitantes no perímetro urbano e 41.709 no rural numa densidade de 180,4 Hab/Km². Tem a territorialidade, construída a partir de relações, nem sempre harmônicas. Aglutina heranças culturais das matrizes, originárias e estabelecidos, que adentraram o domínio em vários momentos. Naturalmente, esse processo reproduz os passos do tronco pluriétnico que dá consistência as colunas da nossa formação. Tal síntese, derivada das relações afetivas e hostis, entre diferentes grandezas, de mesma natureza, assiste

⁹ No caso fluminense 19 municípios dão forma a segunda maior do Brasil e a Terceira da América do Sul após a revisão de 22/10/2009.

¹⁰ A saber: Eng. Paulo de Frontin, Itaguaí, Japeri, Miguel Pereira, Nova Iguaçu, Paracambi, Pirai, Queimados, Rio de Janeiro, Seropédica e Vassouras.

sucessivas reações. Sucessivamente, agrega materialidades e subjetividades dos tupis-guaranis – como na denominação Marambaia ou “Mbara-mbai”, na língua nativa “cerco do mar” e Sepetiba, “lugar de muito sapé”¹¹ - a de povos ibéricos, africanos escravizados E, possivelmente de franceses, que liderados por Duclerc, ancoraram em 1710, durante algumas tentativas de invasão.

A penetração e fixação de pessoas no espaço encontram-se diretamente ligadas pelos sentidos encontrados na palavra grega *oikos*¹², dos quais é oportuno sublinhar ecologia e economia. Primeiramente, no atendimento a subsistência, seguida pelos interesses “comerciais”, mais tarde no esforço de encontrar alternativas à presença da corte portuguesa e, depois da independência, da casa imperial brasileira.

Vale lembrar, a compleição das coisas da terra, do ar e das águas distribuídas em planos, escarpas, praias, rios e ilhas, das quais se destacam do Bom Jardim, Jaguanum, Guaíba, Itacuruçá e Madeira, entre os séculos XVII e XVIII levou a Baía de Sepetiba assumir funções de ponto estratégico. Segundo Fridman (1999), por ela passava o minério extraído das Minas Gerais que vencia o caminho de Paraty e se destinava a Lisboa.¹³ Paralelamente, o recôncavo converteu-se em palco de batalhas, na disputa pelo ouro e demais riquezas como o pau-brasil, entre corsários e soldados de D. João VI.

Além das cores azul e verde, preponderantes, a paisagem e as páginas dessa história são escritas com outros tons e “máculas”. Particularmente, quando as atividades produtivas implicavam na utilização intensiva de mão de obra e os senhores dos negócios reificavam vidas, transformavam em mercadorias, a Baía é convertida em transbordo do negócio escravista. A partir de então, a matiz agregada além de marcar a distinta utilização do espaço, gradativamente, reage na catálise de pertencimentos e significados.

Nesse capítulo, a intenção é apresentar de que forma naturezas, vidas e liberdades foram e são percebidas em função dos volumes financeiros previstos atravessar a Baía de Sepetiba. Como a reconfiguração/refuncionalização se opera, quais efeitos propagam, de que forma são compreendidas e absorvidas a partir do novo projeto econômico a ocupar

¹¹ Denominação comum a plantas gramináceas, uteis a várias aplicações, maiormente, na feitura do teto de moradias.

¹² Para os gregos, a unidade básica de uma sociedade. Pode-se traduzir como casa, ambiente habitado e família.

¹³ Disponível em:

<<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal6/Geografiasocioeconomica/Geografiahistorica/464BIS.pdf>>
. Acesso em: 12 de jun. 2014.

e cercar seus limites no século XXI. Para tanto recorre a uma breve contextualização histórica, seguida de relatos colhidos das pessoas que vivem “na” e “da” Baía, receptáculo direto das consequências e modificações no ecossistema, no território, por conseguinte na vida.

1.1 Quando a luz amarela acende

Escolhida para alocar obras industriais e de logística portuária, acuradas pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), a atenção para a Baía de Sepetiba desperta tão logo se toma conhecimento dos primeiros desconfortos disseminados.

Lançado em 28 de janeiro de 2007, durante o governo Luiz Inácio Lula da Silva, o PAC compreende um conjunto de medidas econômicas, políticas a movimentar uma miríade de discursos, interesses e transformações. As intervenções, carimbadas de imprescindíveis, buscam dotar o país de eficiência e competitividade no mercado internacional. Conforme o Tribunal de Contas da União (TCU), é composto de investimentos em infraestrutura e medidas institucionais.

[...] se subdivide nos eixos de logística, energia e social e urbano. Já as medidas institucionais são voltadas para a desoneração e o aperfeiçoamento do sistema tributário, estímulo ao crédito e ao financiamento, melhoria do ambiente de investimento e medidas fiscais de longo prazo. O programa engloba os orçamentos da União, dos estados e dos municípios e recursos da iniciativa privada, o que dificulta o acompanhamento das ações. Por isso o TCU determinou que o Grupo Executivo do PAC (GEPAC) encaminhe periodicamente informações sobre a execução físico-financeira de todos os empreendimentos monitorados.¹⁴

Garantida a lisura, com o monitoramento desse órgão fiscalizador, se reveste de conteúdos sublinhados à inserção do país na conformação capitalista neoliberal global - mesmo numa divisão social do trabalho donde se regride por força da desindustrialização e esforços na direção de exportar matéria-prima, no jargão do século XXI *commodities*. Todavia, seu maior compromisso dar ares de mobilizar expectativas de acumulação, índices de crescimento e capitais políticos eleitorais.

¹⁴ Disponível em:

<http://portal2.tcu.gov.br/portal/page/portal/TCU/comunidades/contas/contas_governo/contas_09/Textos/Ficha%20-%20-%20PAC.pdf>. Acesso em: 12 out. 2013.

Na época do lançamento, o Governo Federal divulgou investimentos na ordem de R\$509,3 bilhões. Porém, segundo o TCU, ainda em 2009 os recursos já atingiam R\$1,1 trilhão envolvendo os valores previstos depois de 2010. Das quarenta e duas obras de infraestrutura previstas para 2014, amparadas por contratos passíveis de prorrogações e revisões orçamentárias na salvaguarda das empreiteiras, vinte e uma delas não puderam ser entregues. Só em 2011 o programa incorpora, na segunda fase (PAC2), ações de infraestrutura social e urbana. Mas, os custos ambientais, sociais e financeiros das obras polêmicas e altamente impactantes ao cofre público, obedientes a decisões verticais originadas na cúpula do poder, não pararam de crescer.

Segundo Cláudio Frischtak, da Inter. B Consultoria Internacional de Negócios (2016), entre dezembro de 2010 e 2014, o custo médio das obras subiu 49% e o tempo médio outros 106%.¹⁵ Dentre as quais, destaca-se a transposição do Rio São Francisco, iniciada em 2003 e incorporada ao PAC em 2007, prometida a conclusão dos canais denominados como Eixo Leste em 2010 e Eixo Norte em 2012 ao custo total de R\$5 bilhões. Em 2014, as estimativas governamentais mais otimistas preverão a entrega em 2015, a um custo de R\$ 8,2 bilhões.

Entretanto, mesmo com algumas cerimônias de inauguração realizadas pela então Presidente Dilma Rousseff, a crise econômica e a instabilidade política, arrastaram novas previsões a 2017 ou 2018.

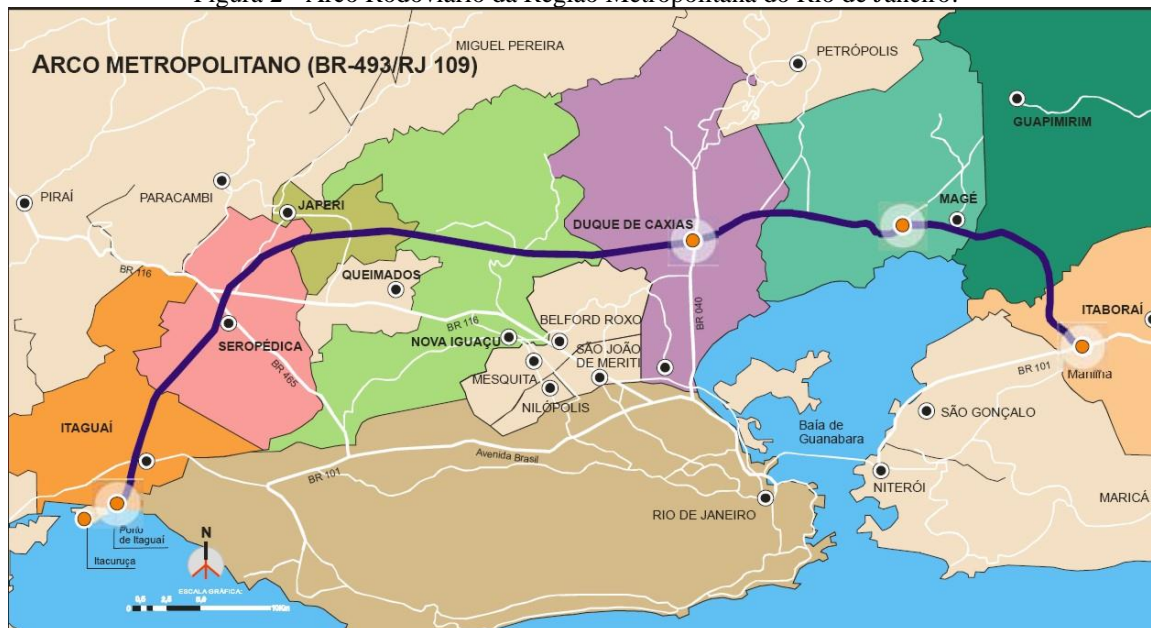
Outro exemplo, no mínimo curioso, é o Arco Rodoviário Metropolitano do Rio de Janeiro, junto ao Governo Estadual, que ao efetuar ligação de pontos nas duas Baías (Sepetiba e Guanabara) se relaciona intimamente com as modificações.

A rodovia, orçada por R\$650 milhões em 2007 tinha a entrega prevista para 2009 (TECNOSOLO, 2007), e quando iniciadas as obras em 2008 já consumia cifras em torno de R\$965 milhões.

Nos 146 km do traçado, por áreas cobertas de mata remanescente e residências em oito municípios do estado, acidentalmente se esbarrou em cerca de 70 sítios arqueológicos - apenas os fora da área de impacto direto devem ser mantidos -, que tiveram materiais removidos para museus.

¹⁵ Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/economia/em-quatro-anos-custo-de-obras-do-pac-cresce-49-diz-estudo-19025974>>. Acesso 20 ago. 2017.

Figura 2 - Arco Rodoviário da Região Metropolitana do Rio de Janeiro.



Fonte: Disponível em: < <https://espacoeconomia.revues.org/1345?lang=en>>. Acesso em: 12 out. 2017.

Devido aos frequentes imprevistos, reduzíveis com Planejamento, o cronograma também não se cumpriu. Contudo, sucessivas promessas de inauguração, atendendo interesses óbvios, sistematicamente foram ventiladas pelas parceiras na empreitada. Finalmente a 1º de julho de 2014¹⁶, ano eleitoral, um trecho de 71,2Km2 em condições precárias e R\$1,9 bilhão de custo foi entregue. Mas o projeto, guardado por quarenta anos nas gavetas da administração pública, ainda espera a finalização. Aberta a circulação, é subutilizada, não oferece pontos de apoio, postos de gasolina, apresenta deficiências na conservação, na segurança e a data de conclusão adiada para 2016 foi alterada e se projeta a 2018.

No tocante a infraestrutura portuária, R\$7,5 bilhões em investimentos do PAC contemplaram 72 empreendimentos em 24 portos do Brasil, distribuídos nas intervenções de dragagem, inteligência logística e terminais de passageiros para a Copa do Mundo de 2014. Desse total, o estado do Rio de Janeiro recebeu obras no Porto do Rio (Baía de Guanabara), Barra do Furado (Quissamã) e Itaguai (Baía de Sepetiba).

¹⁶ Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2014/07/arco-metropolitano-tem-primeiro-trecho-inaugurado-no-rj.html>>. Acesso em: 10 de jun. 2015.

Por conta de tais imissões, o país assiste à repetição de um repertório gerador de mutações e propulsor de desconfortos, por similitude remete à anaciclose¹⁷ ou à teoria dos ciclos formulada por Nicolai Kondratieff (1892-1938). No entanto, como a circularidade das mudanças, até fabricação de incômodos, podem ser entendidas subsidiárias ao processo, desperta a sensação de “antigas práticas” serem requentadas. Guardadas as devidas proporções, ao operar desconstruções, remoções e oportunas reconstruções, a capacidade interventora atual assume feições de dar forma a outro “bota abaixo” (BENCHIMOL, 1982; ROCHA, 1986; CARVALHO, 1986).¹⁸ Assim sendo, a atmosfera do contemporâneo insinua uma espécie de reforma urbana, no caso específico da Baía de Sepetiba, nem tão urbana assim.

Particularmente, incomoda perceber a refratariedade das posturas - sob novas direções e orientações – esmiuçadas por estudos de diversos campos do conhecimento. Que na formulação de análises críticas, reprovaram os procedimentos do passado, soterramento e desmonte, pela farta distribuição de arbitrariedades e injustiças. E mesmo ao se considerar o modelo escolhido, esculpido por um conjunto de medidas distantes na dimensão espacial e temporal das reformas para higienização e afrancesamento do Rio de Janeiro. As intervenções hodiernas, aparentemente continuam a apresentar “estratégias” incapazes de conduzir ao desenvolvimento com justiça por desprezar referenciais locais e, simplesmente, replicar padrões destilados na mentalidade globalizada sem aplicação de filtros.

Embora o discurso oficial, apresente esforços em se alinhar aos objetivos imersos na equivalência das racionalidades sociais e ambientais, valide as interferências como fundamentais ao reordenamento socioespacial à acessibilidade, mobilidade, segurança e desenvolvimento. Como argumentos legitimadores, defenda o financiamento consorciado ao privado; o aumento dos níveis de competitividade; o crescimento econômico; e a

¹⁷ Do grego *anakyklitikos*, o que se pode virar, isto é, o que se pode ler da esquerda para a direita e da direita para a esquerda. O nome tem sido usado para qualificar a teoria cíclica da história, segundo a qual os regimes passam de uma forma a outra, retornando finalmente ao seu ponto de partida. Isto é, os regimes sucedem-se necessariamente, imbricando-se uns nos outros para voltarem ao começo.

¹⁸ Denominação, atribuída ao cronista João Paulo Coelho Barreto, João do Rio, para designar as reformas do prefeito Pereira Passos no início do século XX, inspirado na atuação de Haussmann em Paris, de 1853 a 1870.

sustentabilidade. Até o momento, factíveis são as reordenações; reconfigurações; refuncionalizações e remoções às expensas do erário.

Mesmo sujeitos à crítica do anacronismo, não é difícil detectar no cenário atual a reprodução de fórmulas rejeitadas por seus resultados nocivos com a simples aplicação do bom senso. Enquanto os estadistas repetem posições e métodos pretéritos, estranhamente, “fazem de conta” aplicar aprendizados descobertos e difundidos no tempo presente. Assim, desperdiçam a oportunidade de tentar reparar os ônus sociais e ambientais, boa parte, produzidos no decurso do século XX. Na realidade, esses ativos têm estimativas ainda distantes de diagnósticos e contabilidades transparentes. Ao sopesar as “compensações”, previstas na forma da lei, a verborragia vinculada à defesa de investimentos em capitais sociais, manutenção de patrimônios tangíveis e intangíveis não se confirmam. Pelo contrário, os resultados até então visíveis assim como os poucos recursos revertidos para os fins (dos quais é possível ter conhecimento) mais funcionam como “cala boca”. Ainda, talvez seja razoável os esforços tímidos nessa direção, principalmente se comparadas às prioridades desenhadas “estratégica e gerencialmente” pelo traço do capital, apenas darem forma a um simulacro (BAUDRILLARD, 1991). De tal modo, no século XXI, o Estado ainda faz uso das encanecidas táticas de fragmentar, desmobilizar e enfraquecer a participação civil para contrafazer decisões unilaterais.

Se por um lado, o distanciamento dos comuns evita discussões insurgentes, impasses e resistências que demandariam tempo no estudo de alternativas, por outro, como sempre transfere deliberações às elites, ávidas em ensaiar acordos e negociações. Dessa forma, endossa a rubrica da parceria entre o poder público e a iniciativa privada, na prescrição, direção e execução de vicissitudes destinadas a serem convertidas em decisões. Estas, após receber o acabamento institucional, recebem o verniz de adequadas e imprescindíveis, com essa conotação são veiculadas a opinião pública, e assim a textura de coerência e responsabilidade do Estado é recoberta. Porém, as demandas reais no âmbito social e da ecologia humana, onde se multiplicam desigualdades, desequilíbrios e déficits, continuam preteridas. Nas questões relacionadas ao meio ambiente, enquanto se avolumam em abrangência, devido à progressiva deterioração dos recursos e estoques, a

sofisticação na geração de poluentes e a farta distribuição de impactos sobre os diferentes lugares aumentam.

Nas duas dimensões, a intimidação e a produção de perigos afirmam-se como lógica, porém depois de assimiladas pelo corpo social, quão não houvesse escolha, assumem o *status* de normalidade. Isso causa a sensação de que, mesmo diante de um cenário com pretensões globais, pauta em premissas de “civildade”, “informação” e “racionalidade”, pelas resoluções, “estratégicas”, as práticas não parecem ser renovadas.

O arquétipo, percebido, em construção instiga olhar com desconfiança desdobramentos na ampliação da região metropolitana, e desmembramentos, por anunciar a provável insurgência do fenômeno de periurbanização (RANDOLPH, 2011, p. 36). Um deslocamento de atividades econômicas, conseqüentemente de pessoas, para as periferias que, na ausência de estudos atentos às especificidades da nova localização, pode contribuir no aparecimento de pressões antrópicas acima da capacidade de resiliência do ambiental e social. Sem as devidas precauções, a periurbanização pode ocasionar sérios comprometimentos aos arranjos socioculturais, mormente àqueles envolvidos por inspirações tradicionais como os situados nas economias de sobrevivência.

Esse grupo, percebido como depositário de camadas de história, memória e pertencimento - em função de expressar o desenvolvimento das minudências na composição de suas identidades - poderia ser reconhecido e resguardado como tributário do patrimônio. Porém, ao não ser compreendido como tal, pelo contrário no sentido e direção oposta, é transformado em alvo do mecanicismo e alargamento das escalas. Que, ao acenar para a captura de valores, tanto simbólicos quanto concretos, construídos e transmitidos no logo prazo, materializam as ameaças.

Numa avaliação primária, as decisões recentes prioritariamente são movidas por estímulos, financeiros e especulativos, da globalização. Maiormente quando incorpora ações do econômico e do político *stricto sensu*, tangenciadas pela onisciência do padrão de mercado, para escrever a realidade submetida à “sofisticação” dos recursos científicos e tecnológicos. Como previu Hans Jonas (2006), tendo em vista mecanismos e ferramentais concomitantemente se aprimorarem, conseqüentemente amplificarem o poder de prospecção, extração e exploração das “riquezas”, por conseguinte a propensão

em gerar impactos, riscos e ameaças. Tal fato alarga as possibilidades de comprometer quali e quantitativamente os estoques, reproduzir prejuízos e socializar perdas à vizinhança. Especialmente, em domínios ainda não obrigados a trocar liberdade por alimento, saúde e segurança. Lugares onde as atividades de baixa escala habitam, mas em virtude do declínio na qualidade e disponibilidade de recursos rotineiramente são sujeitados a equação diametralmente inversa, ou perversa.

Portanto, a decisão de fazer cabida as PPP's, sem considerar a participação da população, influenciada especialmente pelos resultados financeiros, ou decorrências na “linha de produção”, propaga maiores perigos as cadeias particularizadas de interdependência prendida às boas condições do meio ambiente. Na medida em que os prováveis empenhos à produtividade dos estoques naturais são ratificados, a continuidade desses arranjos socioeconômicos é ameaçada. Do mesmo modo, a pressão exercida pelos empreendimentos inibe permanências nos ambientes que até então, em certa medida, eram seus lastros.

1.2 O preço dos lugares, mas em compensação

As dinâmicas criadas, pela ideologia neoliberal, a partir do final do século XX exigiram a criação de espaços e estruturas vocacionadas a atender os projetos de crescimento econômico. Para alcançar padrões de eficiência e competitividade, em consonância a ordem do mercado, algumas experiências valem-se da introdução de plantas industriais, logísticas, viárias e portuárias em localidades consideradas estratégicas. Habitualmente, territórios pouco explorados e/ou caracterizados pelas atividades tradicionais de subsistência. A partir da lógica, que privilegia a precificação, os espaços “estratégicos” foram jogados à comercialização. Conjuntamente, na realização do negócio as pessoas que os ocuparam, certo modo, converteram-se nos objetos mais fáceis de serem removidos.

Como sabido, os grupos que dispõem de menos recursos (financeiro, educacional e representativo), caso dessas populações, nascem, crescem e vivem à margem da centralidade, nos vazios marcados pela opacidade e rotineiramente assumem a feição de “lugares de pobres”. Todavia, mesmo sem corresponder ao ambiente dos excluídos ou

miseráveis as propriedades nesses lugares são avaliadas pelo viés de baixa. Ou, quando degradadas, pouco atrativas às prateleiras do mercado, admitem ações transformadoras para pseudos revalorizações. Afinal, com base na ditadura do preço, quanto custariam terra, indenizações, licenças, aterros, desapropriação, transformação geológica e topográfica para instalar empreendimentos nos lugares aproveitados pelas classes média e alta?

No caso da Baía de Sepetiba, quais os custos ambientais, sociais e financeiros se fosse, como define Milton Santos (1996a, 1997, 2001), um território luminoso e não uma zona de sacrifício?

Nesse sentido, pensemos a nossa condição de País periférico. Embora, reconheçamos as nuances da nova Divisão Internacional do Trabalho (DIT) permitir relativos protagonismos econômico de países como China e Brasil, que chegou a ser o 6º Produto Interno Bruto Mundial. O modelo, submisso à exportação de *commodities* e bens de consumo, principalmente semiduráveis, para enriquecimento ou crescimento econômico, mais dos outros, é persistente. Enquanto, a transferência de tecnologias e práticas sujas, de baixo valor agregado e pouca especialização, ainda é comemorada pelo comando político, que digere vorazmente e lucra, sem arrazoar o prejuízo das gerações presentes, menos abastados e futuras.

Desta forma, para empreender a análise evoca-se o conceito de lugar, descrito por Aristóteles como o limite que circunda o corpo, mas na concepção humanista é resultado da experiência humana: “(...) significa muito mais que o sentido geográfico de localização”. Conforme Relph (1979), “lugar não se refere a objetos e atributos das localizações, mas a tipos de experiência e envolvimento com o mundo, a necessidade de raízes e segurança”. Ou, “é um centro de significados construído pela experiência” (TUAN, 1975), enquanto para Buttner (1985, p. 228), “é o somatório das dimensões simbólicas, emocionais, culturais, políticas e biológicas”. Por sua vez, em Milton Santos (1996a, p.36) consiste na “extensão do acontecer homogêneo ou do acontecer solidário”, a partir de duas construções: a configuração territorial e norma, mesmo que efêmera, quando a estrutura é tão importante quanto à duração do fenômeno.

No somatório, acredita-se a disputa na Baía projetar a experiência da demarcação ou consolidação de uma posição, deliberada nos bastidores do poder. Denota um conflito que se movimenta por estímulos de um processo tencionando a desterritorialização, com a intenção de posteriormente proceder à reterritorialização, certamente híbrida. Mas, ao ser percebido pelos pescadores, que em defesa dos interesses, mais particulares, evocam a reafirmação de identidades e pertencimentos sobre o território, projeta a reação compreendida por Cox (2002, p.3, *apud* Haesbaert, 2004, p.68), sobre os “espaços que as pessoas defendem pela exclusão de algumas atividades e inclusão daquelas que realçam mais o que eles querem defender no território”.

Na virada do milênio, mais precisamente a partir dos anos 2000, a Baía de Sepetiba se tornou um dos destinos preferências de investimentos públicos e privados. Principalmente, nos limites das cidades de Itaguaí e Mangaratiba, por conta de empreendimentos industriais (Novartis, Companhia Siderúrgica Nacional, Usinas Siderúrgicas de Minas Gerais S.A (USIMINAS), Gerdau, ThyssenKrupp Companhia Siderúrgica Atlântico, Prosub-Ebn, Vale e Petrobras) e logístico-Portuários, como os terminais da Vale, VALESUL, Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), e Porto Sudeste, atual PortCo.¹⁹ Grande parte dos empreendimentos recebeu aportes dos fundos públicos, do Banco Nacional do Desenvolvimento (BNDES), PAC e ainda privados.

Apesar das injeções, agressivas, de capitais redesenharem o mapa, a experiência do crescimento invasivo não chega a ser uma novidade na região. Acontece, pelo menos, desde os finais da década de 1950 e perpassa os governos militares. Porém, num contexto internacional favorável às exportações, de produtos originários do setor primário e secundário, com o fim de atear o crescimento do parque industrial brasileiro. Na continuação, o Estado de exceção investe pesadamente nos grandes projetos nacionais.

Nesse contexto, a implantação de algumas plantas fabris na década de 1970, precede a chegada da Nuclebrás Equipamentos Pesados S.A. (NUCLEP) - fundada em 16 de dezembro de 1975 através do Decreto nº 76.805, do Porto de Itaguaí, inaugurado

¹⁹ Consórcio formado pela Impala, subsidiária da trading holandesa Trafigura, e por Mubadala, empresa de investimentos e desenvolvimento de Abu Dhabi, Emirados Árabes Unidos. Detentores de 65% do Porto Sudeste, sob a denominação PortCo, adquiridos por US\$400 milhões e R\$1,3 bilhões de dívidas em outubro de 2013 da MMX. Aquisição concluída em janeiro de 2014.

em 1982 – e adiciona novos ingredientes ao ambiente. Além de fincar as bases do programa nuclear brasileiro, demudar a paisagem natural e potenciar um polo industrial, provoca a transição da agricultura e pesca de subsistência para a artesanal típica, também destinada ao mercado (BARBOSA, 2004). Contudo, segundo alguns pescadores que recordam a época, essa modificação não foi sentida como ameaça porque mesmo havendo cercas e impedimentos, as atividades artesanais não foram radicalmente atingidas. E a defesa dos direitos, daqueles que ocupavam a Baía, suscitou reações desde os incômodos sentidos na implantação de plantas fabris rudimentares.

A primeira ocorrência, contundente, transporta ao ano de 1959 na instalação da Companhia Mercantil e Industrial Ingá. Quando, os moradores da Ilha da Madeira - reduto de atividades artesanais no município de Itaguaí - ao se sentirem coagidos fundam a Associação de Pescadores e Lavradores da Ilha da Madeira (APLIM). Considerada a mais antiga da classe no Brasil, a APLIM surge tão logo os “madeiranos” vivenciam na chegada da indústria a expulsão das famílias de áreas como Castelo, Engenho, Areal, Coração, Prainha e Guaiá (RODRIGUES, 2012).

Empenhada em produzir lingotes de zinco, por indução química da *calamina* extraída na cidade de Vazante (Minas Gerais), a patente do engenheiro químico Hugo Lodewijk Radino foi registrada sob o número 54.299 a 19 de junho de 1958 e publicada no Diário Oficial da União em 1º de dezembro de 1970. Mais precisamente: “Processo de extração de zinco de minérios constituídos de ou contendo silicato de zinco ou outros silicatos solúveis por hidrometalurgia” (DOU, 1970, p.29). A partir de então, começa a produzir zinco e o refugo sólido do procedimento, contendo chumbo, cobre, cádmio e zinco, na impossibilidade de reaproveitamento ou dispersão no meio hídrico, era acumulado no terreno da empresa. Com isso, cinzelou na paisagem do cotidiano uma montanha avermelhada que atingiu 3,5milhões m³ de metais pesados.

A empresa também lançou efluentes líquidos, numa área de mangue, até 1984 quando os órgãos ambientais determinaram a construção de um dique, 260mil m³ de capacidade, na tentativa de controlar a dispersão de resíduos. No entanto, a incapacidade técnica do artefato ante a alta pluviosidade na região permitiu notificações de vazamentos até 2005. Os traços metais, despejados na Baía de Sepetiba, impactaram gravemente o

ecossistema, as atividades comerciais e pesqueiras. No que tange aos riscos, evidências clínicas comprovam grande variedade de decorrências resultantes da exposição a essas substâncias químicas.

Segundo Paulo Sá (1999), os efeitos cumulativos produzidos no organismo são identificados nas vias ocupacional, recreacional, alimentar, acidental ou locacional. Em análises realizadas na Ilha da Madeira, o chumbo foi o metal que apresentou maior concentração, acima dos valores preconizados e a faixa etária de maior prevalência de concentração foi a de 40-49 anos, para ambos os sexos. O trabalho ainda permite, por meio de questionário socioambiental, observar os hábitos alimentares, de modo a constatar o predomínio na ingestão de proteínas, principalmente peixes, mariscos e crustáceos, como fonte de consumo e sua relação com os níveis plasmáticos de metais pesados. Os resultados obtidos apontaram uma concentração mais alta de zinco no fígado de peixes que, no médio prazo, pode comprometer a saúde das pessoas com dietas a base de pescado.

Diante do diagnóstico, seria óbvio monitorar e controlar as consequências em decorrência do contato direto e indireto das populações, o que infelizmente não acontece. Sendo assim, as propriedades cumulativas dos traços metais, que, liberados nos ciclos biogeoquímicos produzem prejuízos incalculáveis à biodiversidade e efeitos na saúde da população no entorno do passivo (TOLENTINO; SOARES, 2004), são pouco mensuradas.

Além dos perigos, acentuados por conta de surgir a compreensão de área invalidada, própria a injustiças ambientais, em outras palavras, pelo reconhecimento como “Zona de Sacrifício” (BULLARD, 2004).²⁰ Como defendido em “A Ilha da Madeira que vira carvão: o processo de apropriação de um território na baía de Sepetiba”,²¹ o episódio Ingá inicia o princípio do fim na Baía de Sepetiba. Dele abrolha a rotina de perseguições, resistências e tensões, endossa a permissividade que viabiliza os mais recentes experimentos e transformações no ecossistema. A dinâmica impressa pela Indústria deixou como legado, danos irreversíveis à paisagem natural e humana, por

²⁰ Expressão utilizada pelos movimentos de justiça ambiental para designar localidades em que se observa superposição de empreendimentos e instalações responsáveis por danos e riscos ambientais.

²¹ Dissertação de mestrado defendida pelo autor em 2012 no IPPUR.

consequente a qualidade ambiental, com efeitos na reprodução e integridade da fauna e flora. Depois disso, a baía passível de ações requalificadoras, pode assistir sem maiores problemas a utilizações como a expansão logística portuária e industrial.

Além de inaugurar, formalmente, a resistência no lugar a Ingá, que depois do abandono e falência foi arrematada pela USIMINAS em 2008, representa um marco na degradação e contaminação ambiental dos ecossistemas litorâneos brasileiros. Contudo, essa experiência denota a falta de maiores conhecimentos, de preocupações ambientais e ainda do inexpressivo desenvolvimento de consciências ecológicas e tecnologias limpas.

Durante a realização de projetos de pesquisa, entre 2009 e 2013, pela Fundação Oswaldo Cruz (FIOCRUZ), citados na introdução, e posteriores acompanhamentos, ficaram claros os problemas insurgentes com a entrada dos grandes empreendimentos aumentar o potencial de se agravar no cenário futuro. Ao escutar as vozes, de alguns pescadores da Baía de Sepetiba através dos depoimentos, é possível afirmar nesse ponto do litoral a insurgência de interesses distintos sobre a mesma base deflagrar ruídos a equalizar os denominados conflitos ambientais.

No entanto, as contestações da sociedade em função dos prováveis prejuízos são reprimidas por meio de instrumentalizações legais. Primeiramente, a parceria, do público com o privado, vale-se do discurso positivado nos projetos, Estudos e Relatórios de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) encomendados à outorga de licenças e autorizações ambientais. Quando não suficientes, pela escala das agressões e prejuízos fugirem ao controle e alcançarem a opinião pública, a prossecução das operações se apoia em outros mecanismos. Dentre eles, os condescendentes “Termos de Ajustamento de Conduta” (TACs) e “Compensação Ambiental”. De todo modo, a velocidade com que as autorizações são concedidas, na maioria das vezes antes das compensações e ajustes entrarem na pauta de providências, não permite articular resistências e argumentos consistentes a questiona-las. Como os debates e diálogos são conduzidos, orientados ou mesmo reprimidos pelos parceiros na empreitada, às comunidades restam aceitar as medidas mitigadoras/compensatórias determinadas pela mediação legal. A qual, também é influenciada à guisa dos “sócios” da empreitada, interessados diretos na aceleração do processo. Não obstante, algumas das medidas negligenciam as demandas mais urgentes,

apontadas pelas Associações de moradores, pescadores ou estudos vinculados ao problema, portanto, afiança uma legitimidade no mínimo contestável.

Assim, a aparelhagem estatal demonstra sua força e o poder de produzir resoluções verticais. Por isso, se faz coerente ponderar: sem observar as diferentes expectativas, ideias e reconhecer reivindicações das unidades comuns ou locais, compensações e TACs podem ser considerados instrumentos justos?

Mesmo sem decifrar os mecanismos que se valem das propriedades capitalistas para decompor obrigações e responsabilidades em mercadorias e dinheiro, as ações da PPP são naturalizadas na racionalidade contemporânea. Destarte, pode atribuir preços aos ativos sociais e ambientais timbrados pelas qualidades imateriais com a finalidade de facilitar a troca e o troco do equivalente universal. Ao reificar intangíveis e paralelamente precificá-los, em obediência a motivações unilaterais particularizadas da exogenia, a regulamentação embora transforme a “compensação” em aparato legal, remete a outra questão: seria possível considera-la ética, democrática e moral?

Talvez, ao observarmos a frase romana, “*nom omne quod licet honestum est*”²², possa surgir uma resposta. Contudo, a compensação, determinada na letra fria da lei, por evocar a regulação e a regulamentação com a finalidade de equacionar práticas, deliberadamente reconhece a produção do risco. Mesmo assim, situada numa “realidade precificada” beneficia contumaz possuidores de dinheiro, o que pode se tornar um mecanismo perigoso por facultar a subtração dos menos abonados e fabricar injustiças, mesmo quando os acordos financeiros são cumpridos.

Por essa linha de raciocínio, algumas “compensações” projetadas na Baía de Sepetiba são assinaladas como inócuas, ao menos pelo descumprimento. Um exemplo, emblemático, é o “Parque Municipal Jutta Fuhrken”, para compensar a remoção da mata nativa remanescente e os aterros de manguezais na Ilha da Madeira. A empresa LLX Logística, de propriedade do empresário Eike Fuhrken Batista, que até meados de 2011 gerenciava o projeto de construção do Porto Sudeste, formulou essa contrapartida.

A negociação, escambo de danos ambientais por parque, foi conduzida pela prefeitura de Itaguaí, mandato de Carlo Busatto Junior (Charlinho), e direção da empresa

²² Leia-se: nem tudo o que é legal é honesto.

entre 2007 e 2008. Na época, o acordo se transformou em alvo de críticas do vereador Toni Coelho:

Durante a Expo 2011, ao entrar na festa com destino ao estacionamento, tivemos oportunidade de ver a área destinada ao que se chama de “Parque Municipal”. Fica difícil encontrar nesta área, alguma coisa que justifique o gasto dos 20 milhões, que foram “doados” pela LLX – MMX como compensação pelo desmatamento e o crime ambiental na implantação do Porto Sudeste na Ilha da Madeira. Fala-se na construção de uma super pista de Skate. (RODRIGUES, 2012, p. 100).

Em 2014, Juliana Torres²³, Jupy Junior²⁴ e Welington Campos²⁵ mostravam o parque batizado com o nome da genetriz do empresário ainda inacabado. A compensação, subaproveitada até 2017, foi tomada por outros supostos criminosos, usuários de drogas e se transformou em objeto de preocupação dos moradores.

Sobre o mesmo traço, uma antiga reivindicação com poder de beneficiar moradores/pescadores e atividades tradicionais, a construção de um Píer se arrasta. Incluído no “Projeto Orla”, para revitalizar a Ilha da Madeira, que devido irregularidades foi embargado pela Secretaria de Meio Ambiente de Itaguaí em fevereiro de 2014.²⁶ O Cais de Atracação, outra compensação para a construção do Porto Sudeste, sob a custódia da empresa MMX desde 2011²⁷ também se encontrava inacabado, abandonado e cheio de lixo.²⁸

Ainda sobre as contrapartidas, em reportagem publicada no Valor Econômico em 2009, o representante da Associação de Pescadores e Lavradores da Ilha da Madeira (APLIM), Sérgio Hiroshi Okashi, já pronunciava: “não adianta dar fábrica de gelo, cais, se não tivermos área para pescar. Os portos criam mais uma área de exclusão (de pesca) na porta de nossa casa (na baía de Sepetiba)” (Ibidem, p.68).

No entanto, a PPP armada da legalidade nos métodos submete território e territorialidades a deformações com os empreendimentos logísticos, portuários e

²³Disponível em: <<http://arquivo.jornalatual.com.br/2014/01/parque-do-medo-e-da-vergonha/>>. Acesso: 28 jan. 2014.

²⁴Disponível em: <<http://arquivo.jornalatual.com.br/2014/04/monumento-ao-descaso-ao-perigo-e-a-inoperancia/>>. Acesso: 12 mai. 2014.

²⁵Disponível em: <<http://arquivo.jornalatual.com.br/2014/10/parque-municipal-de-itaguaui-perigo-e-inseguranca/>>. Acesso: 30 nov. 2014.

²⁶Disponível em: <<http://arquivo.jornalatual.com.br/2014/02/sma-embarga-obras-da-mmx-em-itaguaui/>>. Acesso: 24 mar. 2015.

²⁷Disponível em: <<http://arquivo.jornalatual.com.br/2013/12/pier-da-ilha-da-madeira-abandono-lixo-e-perigo-para-barcos/>>. Acesso: 12 mai. 2014.

²⁸ Disponível em: <<http://arquivo.jornalatual.com.br/2014/08/comunidade-da-ilha-da-madeira-reivindica-melhorias/>>. Acesso em: 13 set. 2015.

industriais. A aproximação univitelina das partes interessadas nos empreendimentos, mas, distanciamento do todo e das coisas do público conseguem a façanha de produzir paradoxos como descolar o portuário do piscatório.

Aliás, o peso das atividades artesanais na vida das comunidades tradicionais litorâneas, ultrapassam as necessidades capitais por considerarem as redes da pesca um fator nato, legado dos antepassados na garantia da sobrevivência. Por essa perspectiva, absorve a moldura atribuída ao Oceanógrafo Marie Julien Oliver Thoulet de que "a pesca é quase tão antiga quanto o homem, quase tão velha quanto a fome", para defender seu tipo de pesca e lavoura reunir conhecimentos ancestrais e da cultura indígena na superação de obstáculos para além da subsistência.

1.3 O ambiente da pesca

A progressiva redução do pescado, em decorrência do comprometimento da qualidade ambiental, estoques e pontos de reprodução, é observada quase unicamente pelos pescadores artesanais da Baía de Sepetiba.

Segundo as “pessoas do mar”, o esforço no ambiente da pesca cada dia é maior. Porém, como os últimos levantamentos, disponibilizados pelo Ministério da Pesca e Aquicultura (MPA)²⁹, apresentam informações gerais por Estado da Federação, ao contrário de classificar a produção por região ou sub-região e modalidades da pesca, mas essa constatação é difícil de comprovar a partir dos dados oficiais. Apenas os resultados totais da atividade pesqueira em todo o estado do Rio de Janeiro, que entre 2007 (82.528t.) e 2008 (56.643t.) registrou queda significativa da pesca extrativista, seguido por uma breve recuperação em 2009 (58.154,2t.), e para 56.363,2 t./ano em 2010, são conhecidos.

Sem o detalhamento estatístico, seria razoável assumir a condição de declínio relatada pelos pescadores se considerarmos apenas o processo de mercantilização do espaço, ausência de saneamento e consequente aumento na emissão de esgotos *in natura*?

[...] pesco desde 12 anos de idade, nasci aqui na pesca. Eu creio que de dez a 15 anos, desde que começou as obras, fazendo cais o peixe começou a fugir. Antes a uns anos atrás, a 15 anos atrás, vamos dizer assim, eu saía daqui as seis

²⁹ Disponível em: <<http://www.mpa.gov.br/index.php/informacoes-e-estatisticas/estatistica-da-pesca-e-aquicultura>>. Acesso em: 12 jun. 2013.

horas da tarde e voltava a seis horas da manhã com 600, 800 quilos de cação. Hoje você não acha mais um cação nem pra remédio, corvina, como já disseram aqui, saia aí pra fora em uns 20 minutos, não precisava ir longe, era no remo que ia, que não tinha motor, motor a gasolina na época, você matava 200 quilos de peixe. Depois que começou a vir essas indústrias de fazer cais, navio pra lá, dragagem e barco pra lá e pra cá diminuiu muito. Acabou a vida, dizendo assim no mar. Pra mergulhar no mar hoje nós não podemos, a água que está aí fora tá fedorenta, se a draga passar você não consegue, da pra ver na draga, eu não sei se tem alguma coisa embaixo que tenha furado saindo, você vê aquela lama que sai o fedor que tem aquilo, sai peixe, sai lixo. E da uma coceira na gente, na saúde, é uma coceira, da renite, ataca tudo, quer dizer, isso é um grande problema, devido ao movimento entendeu. Esse movimento do cheiro da água, do ar como diz a baixa temperatura. Está difícil para nós, está sendo difícil, nós estamos sendo debilitados. (Pescador 11).

Vale lembrar, o domínio contornado pela porção oeste da região metropolitana do Rio de Janeiro, no final do século XX e início do XXI, apresentou crescimento populacional acelerado. Em compensação, não se planejou criar estruturas destinadas ao adensamento atraído ou deslocado pelos imobiliários, comerciais e industriais. Desta forma, a Baía de Sepetiba serve de depósito a massa de resíduos que provocam o desaparecimento de canais, mananciais e manguezais. O quadro de degradação também é abreviado pela farta distribuição de aterros e desmatamentos, que diminuem a capacidade de o ambiente reagir, de contínuo afeta a integridade marinha e estuarina.

De todo modo, no entendimento do Estado, a Baía de Sepetiba passou a ser mais reconhecida e valorizada, depois de 2007, pelo Zoneamento Ecológico-Econômico (ZEE) do Estado do Rio de Janeiro e processos iniciados em 2013 no Zoneamento Ecológico-Econômico Costeiro (ZEEC).

Apesar disso, a descoberta de valor incide na sua utilização estratégica, mais especificamente na forma de hidrovia, polo industrial, espaço de defesa e expansão da cidade. Portanto, afiançar a reconfiguração e refuncionalização propiciam o incremento de fluxos, como a introdução das embarcações de grande calado e equipamentos pesados.

Logo, as interferências com efeitos sobre a biota dão origem a inquietações e reações, sobretudo, dos pescadores/moradores, de algumas instituições e indivíduos. Estes, além de preocupações com a produção de riscos ao ambiente e à saúde da população, dirigem atenção para o aumento de acidentes desde as obras de adequação para o “novo” uso. Especialmente, acometidos por operações de dragagem e aprofundamento dos canais de acesso.

[...] o que tem dificultado nosso trajeto aí são essas dragas aí. A draga, o navio em um só canal. O canal antigo pega da ponte até o Castelhana e vai até, no caso viria na Guaíba, agora está indo lá dentro, e agora tem uns poços lá dentro. (Pescador 9).[...] fizeram outro canal aqui que é onde justamente passa o navio, eles não passam no canal, se eles passassem dentro do canal tudo bem porque a gente também não somos nem loucos de colocar uma rede dentro do canal que a gente sabe que é. (Pescador 8). [...] o navio passa por cima, porque está dentro do canal, é como diz aquele velho ditado né, o cara não pode andar na linha que o trem pega, tem a linha do trem, o cara vai passar ali ele está querendo se suicidar. A mesma coisa somos nós pescador, a gente não vai colocar uma rede dentro do canal, a gente sabe que ali passa o navio, seja ele carregado ou não é passagem deles, então a gente tem que respeitar né, além de tudo a nossa embarcação é de pequeno porte, não podemos pescar dentro do canal. Mas ao contrário, carregado ou não carregado eles passam fora do canal. Quer dizer, o sujeito, quer dizer, o pescador está cada dia mais recuado, porque não tem mais espaço pra trabalhar.(Pescador 1).

É possível, apenas com esse relato, pensar o perigo da intensificação do tráfego, a exposição imediata ao risco de vida e os prejuízos imputados às embarcações e demais equipamentos. Também, refletir sobre os comprometimentos projetados à qualidade da água, graças as escavações para aumentar a profundidade dos canais de acesso. Visto, as operações de dragagem ao revolver o fundo da Baía trazer à suspensão partículas, estabilizadas, de sedimentos contaminados.

[...] o impacto das obras, quer dizer. O pescador é o que eu falei, tiram a área de pesca com barulho... sabe que o peixe é sensível, qualquer barulhinho ele sai né? (Pescador 5).

Ainda, quanto a renovação dos estoques, calha perturbações nos lugares de abrigo dos víveres. Conforme outro relato “[...] o peixe não vem, num dia desse que está... está entendendo? Hoje é muito movimento, muito equipamento hoje né, a tecnologia está moderna” (Pescador 1). Em suma, a intensificação do tráfego, de navios e dragas, tem produzido mais ruídos e luminosidade, incômodos tanto para a população marinha quanto civil.

Outra reclamação, fundamentada no discurso dos pescadores, resulta do aumento na apanha de objetos estranhos pelas redes de pesca. Vários relatos asseguram, durante a atividade artesanal, com frequência o artefato apanhar pedaços de barcos, boias, sinalizadores e outras “coisas”. Numa das visitas a Baía, o diálogo abaixo, testemunha a ocorrência:

Pescador 2 - aquilo ali, eu falei pro senhor, o pescador que matar mais peixe no ano que vai ganhar aquele troféu ali, aquilo ali eu peguei na rede.

Pesquisador - Mas o que é isso?

Pescador 2 - A gente fala que aquilo é como uma boia cega, onde tem a linha e não tem como ir pra lá, a gente coloca a boia cega como sinalizador né, então peguei aquilo ali na rede. Fora outro objetos que eu tenho guardado ainda, até mostrei ao Paulo né, pegamos na rede e inclusive uma draga também já acabou com um bucado de rede nossa. Eu perdi no mês retrasado 17 panos de rede que a draga... Poxa, passou por cima da rede e vai levando tudo, não só eu como os demais.

Tudo acontece embora os interesses do político-econômico se façam acompanhar da encomenda de estudos e projeções, citados na introdução, como o Plano de Desenvolvimento Sustentável (PDS). Na opinião do engenheiro da COBRAPE Carlos Eduardo Curi Gallego a respeito do PDS, no plano do discurso há pouca coisa a contestar por relacionar algumas experiências bem-sucedidas no Brasil e no mundo e compatibilizar diferentes demandas:

No Brasil temos o caso das áreas portuárias de Santos, em São Paulo; da Chapada Diamantina, na Bahia; do Arquipélago do Marajó, no Pará. No Japão, um exemplo é a Baía de Tóquio, totalmente canalizada e tratada. Nos Estados Unidos existem três modelos para a Baía de Sepetiba, que são as baías de Chesapeake, Grays Harbor e Galveston. Esta última, a Baía de Galveston, no Texas, é especialmente interessante. Lá foi instalada uma enorme base industrial, com empreendimentos nos setores de energia, transportes, aeronáutica; seu porto é o segundo maior dos Estados Unidos e, com tudo isso, a Baía de Galveston só perde para a de Chesapeake na produção pesqueira do país (GALLEGO, 2011).³⁰

Com a seguinte afirmação, prossegue:

Faremos uma análise delas à luz da realidade de Sepetiba. Mas o ponto de partida do Plano é a consolidação dos estudos, programas e ações desenvolvidos na região. Já existe um rico acervo de conhecimento e planejamento sobre a Baía de Sepetiba. (Idem).

O comentário indica, através da hermenêutica, absorver aprendizados para delinear medidas adequadas à realidade da Baía de Sepetiba. Mesmo que dúvidas possam pairar, assinala estima a participação social quando expressa: “O Plano tem um componente de mobilização social, com reuniões, oficinas e audiências públicas nas quais a sociedade toma conhecimento da metodologia do trabalho e se torna parceira dele”.

³⁰ Disponível em: <http://www.cobrape.com.br/det_noticia.php?id=121>. Acesso em: 12 out. 2013.

Principalmente, quando enfatiza “a própria constituição dos cenários futuros, que também é feita a partir das percepções e expectativas dos diversos setores da sociedade sobre a região na qual vivem e trabalham”. E assegurar, serem ouvidos pescadores, agricultores, o setor portuário-industrial e os moradores das áreas sensíveis.

Como antecipado, no plano do discurso o conjunto parece razoável por lançar ecos a representação da coerência, aproveitar expertises e ajustes na experiência do vivido. Entretanto, mesmo azeitado de boa vontade, ao examinar o objeto da ação, o Plano ressoa na abertura das portas da Baía de Sepetiba à incoerência das práticas. Principalmente, por até esse momento, não seguirem a homilia declarada e as comunidades tomarem conhecimento da “metodologia” depois de sentir os efeitos diretos da decisão para enriquecimento do empresariado e dos políticos brasileiros.

Se na opinião do escritor uruguaio Eduardo Galeano (1982), o ouro brasileiro deixou buracos no Brasil, templos em Portugal e fábricas na Inglaterra. A exploração intensiva dos recursos naturais, em prol das atividades logísticas portuárias e industriais hodiernas, envolve no processo “produtivo” a demolição de paisagens, ecossistemas, atividades e populações para instilar o crescimento econômico. Do mesmo modo, abre e deixa profundas feridas na Baía de Sepetiba, onde a atividade milenar baseada na extração, coleta e captura de espécies aquáticas, sofre as decorrências.

Quanto a pesca, é responsável por condensar a descoberta, o discernimento, sobre aquilo que o meio oferece e as pessoas aprenderam a fazer uso. Portanto, essa arte faz parte de um conhecimento desenvolvido para atender precisões, um aprendizado na garantia da vida.

Nas terras, que vieram a construir um Brasil, a pesca rudimentar ou artesanal era empregada nos rios, lagoas, baías, enseadas e mar pelas comunidades estabelecidas durante a primeira ocupação, ou nativas. Segundo Diegues (1973), a prática piscatória passa a ser compreendida como atividade econômica ainda no período colonial, junto ao declínio dos modelos açucareiro e cafeeiro, em virtude da necessidade em explorar outros recursos que não adviessem da flora e fauna litorâneas, como o palmito, a caxeta³¹ e

³¹ Árvore de madeira macia, encontrada em áreas pantanosas da mata atlântica, apropriada para confecção de utensílios (ADAMS, 2000).

animais de caça. Essa modalidade, maneira artesanal de pescar, pode ser definida como aquela que na apanha, captura e desembarque de toda classe de espécies aquáticas, reúne trabalhadores autônomos, quase sempre, não assalariados e/ou mão de obra familiar, com sistema remuneratório baseado no rendimento e distribuição de suprimentos em peixe. A “arte” é fruto da engenhosidade e paciência na confecção de redes, tarrafas, puças, zagaias³² e outros apetrechos, além de armadilhas, transmitidos empiricamente para captura do pescado. Outra característica, remete a posse das embarcações, geralmente, de pequeno porte e baixa autonomia para navegar em ambientes ecológicos, locais ou costeiros, chamados pesqueiros³³ e empregar técnicas de reduzido rendimento relativo, com a produção parcial ou total destinada ao mercado (CLAUZET et al., 2005).

A pescaria artesanal está enquadrada em um ambiente econômico, legal administrativo e particular, relacionado a outros subsistemas como a própria pesca industrial, a agricultura, a aquicultura e/ou o turismo, conserva práticas inscritas na cultura, na tradição. Para ter uma ideia de sua importância, em função da atividade desempenhada e concomitante desenvolvimento de expertises nos espaços hídricos, ao longo do tempo essa “gente das águas, do mar” foi reconhecida e credenciada como auxiliares na vigilância e salvaguarda da costa brasileira.

Em relação aos resultados da pesca extrativa marinha, incluindo artesanal e industrial, de acordo com o IBAMA (2007), movimentou no estado do Rio de Janeiro um volume de 83.574,5 toneladas (t.), entre peixes, moluscos e crustáceos. Números que colocaram o estado na liderança da região sudeste e terceiro no país, atrás de Santa Catarina, que registrou 149.130,5 t., e Pará³⁴ com 146.895,5 t.

No mesmo ano, o Rio de Janeiro contabilizou um crescimento na quantidade apresada de 29,03%, o que significou em faturamento R\$216.871.670,00. Desse resultado, a pesca artesanal respondeu por 20.636,5 t., entre peixes, crustáceos e moluscos, ou seja, 25% do volume total capturado e 28,97% da receita bruta equivalente a R\$62.839.289,00. Entre as diferentes espécies, 23,77% correspondem aos diferentes

³² Lança curta para arremesso.

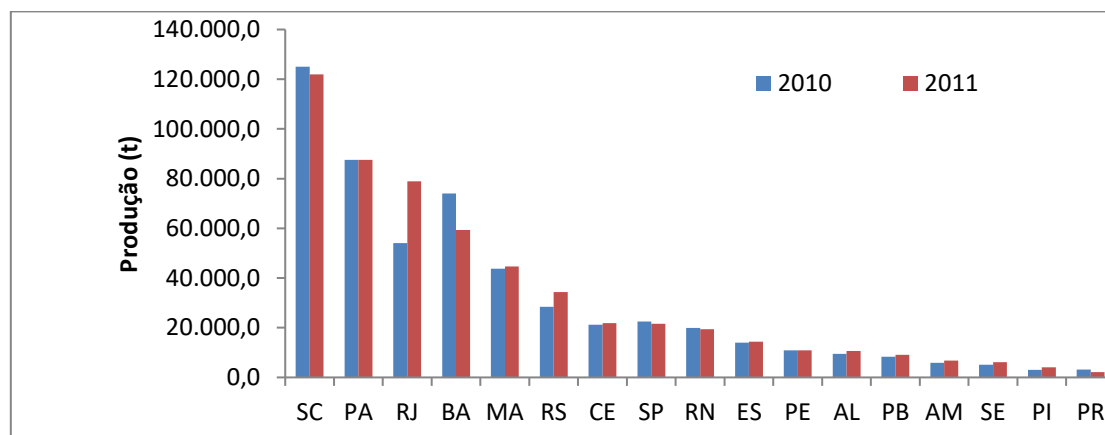
³³ Pesqueiros são espaços marítimos ou fluviais, reconhecidos pela oferta de espécimes aonde se exerce a pesca.

³⁴ Vale ressaltar a significativa participação da pesca continental e captura de peixes de água doce nesse estado, somente em 2009 foram 42.083 t.

peixes, 57,53% de crustáceos e 18,70% de moluscos. Se por um lado camarões, caranguejos, lagostas, lagostins, siris, etc., apresentaram a maior “produtividade”, por outro, são as espécies mais ameaçadas. Justifica-se a apreensão, por serem abundantes preferencialmente nos ecossistemas mais agredidos como manguezais, estuários e lagoas. Além de inibir a reprodução dos viveiros, a incidência de intervenções, progressivo acréscimo de poluentes afeta diretamente a biocenose.

O cenário de precarização consegue piorar, pela incapacidade de os órgãos “competentes” cumprir as funções de monitorar e fiscalizar o despejo de efluentes tóxicos, o desmatamento e a pesca predatória. Até mesmo pelas ações, não somente autorizadas ou apadrinhadas pelo Estado, na forma de aterros, retificações de rios e dragagens para diferentes fins. Entre 2008 e 2009, o volume de captura na pesca Marinha e Continental apresentou declínio e diminuta recuperação, registrando 52.628t. (51.432+1.196.), e 58.164t. (57.090+1.064) respectivamente. No biênio, o Rio de Janeiro foi ultrapassado pelo estado da Bahia, que registrou 66.486 e 83.537 t., na apanha de pescado. Porém, mesmo com o meio ambiente “doente”, a pesca e atividades afins resistem e continuam a sobreviver.

Figura 3 - Produção de pescado (t) nacional da pesca extrativa marinha em 2010 e 2011.



Fonte: MPA (2011, p.21).

Segundo as informações do Boletim Estatístico da Pesca e Aquicultura (MPA-2011), levantamento que não apresenta minudências observadas em outros estudos e “esquece” de especificar a contabilidades da pesca artesanal, em 2010 a pesca extrativa marinha no estado registrou queda, contabilizando 54.113t., a quarta maior produção do

Brasil.

Em 2011, a faina teve um crescimento de aproximados 45%, com salto para 78.933 t. (14,3% do total nacional). Mesmo distante do resultado apresentado em 2007, como o gráfico demonstra, o Rio de Janeiro voltou ao terceiro lugar no ranking do país. Conforme o documento, “as informações do Rio de Janeiro foram enviadas pela Fundação Instituto de Pesca do Estado do Rio de Janeiro (FIPERJ), compreendendo todos os meses do ano e correspondem a totalidade da produção pesqueira do estado (método censitário)”. Mas, como a FIPERJ monitora apenas o desembarque nos municípios de Angra dos Reis, Niterói, São Gonçalo, Cabo Frio e São João da Barra, considerados principais pontos de pesca pela instituição, os resultados podem levantar questionamentos. Do mesmo modo, pode ser considerado, no mínimo, um contrassenso, tendo em vista serem encontrados vinte e cinco municípios no litoral onde a atividade é expoente, segundo dados extraídos na página eletrônica da Fundação³⁵ que lista:

São Francisco de Itabapoana, São João da Barra, Campos dos Goytacazes, Quissamã, Carapebus, Macaé, Rio das Ostras, Casimiro de Abreu, Cabo Frio, Armação de Búzios, Arraial do Cabo, Araruama, Saquarema, Maricá, Niterói, São Gonçalo, Itaboraí, Guapimirim, Magé, Duque de Caxias, Rio de Janeiro, Itaguaí, Mangaratiba, Angra dos Reis e Paraty. Somando a esses municípios, encontram-se mais dois pertencentes ao sistema lagunar de Araruama onde se realiza a pesca artesanal: Iguaba Grande e São Pedro d'Aldeia.

Igualmente, permite especular os lugares de Sepetiba excluídos de qualquer acompanhamento. Em relação ao esquecimento, descuido, nessas águas e, conseqüentemente, projeção de indicadores, em 2016 uma reportagem, no jornal “O GLOBO”, apresentava:

A ausência de indicadores pesqueiros da Baía de Sepetiba não impede especialistas e pescadores de afirmarem que o ecossistema supera o da Baía de Guanabara em produção pesqueira. Somente a Associação de Pescadores Artesanais de Sepetiba, que reúne 224 pessoas, produz em média 300 toneladas de pescado por mês. O governo do estado ainda está mapeando a situação de toda a Baía de Sepetiba, mas, somente em Itaguaí, já foram identificadas 114 comunidades de pesca. (ALENCAR, 2016)

Em função dos conteúdos apressados, talvez seja possível capturar determinados significados, quase amnióticos, da pesca artesanal para pescadores, contudo, sem o

³⁵ Disponível em: <<http://www.fiperj.rj.gov.br/index.php/main/pesca>>. Acesso em: 20 fev. 2014.

reconhecimento das autoridades. Um absurdo, pois ao mesmo tempo em que é atividade econômica expressiva para o Rio de Janeiro e, como tal, representa a manutenção, no jargão oficial, de trabalho e renda a milhares de pessoas direta ou indiretamente envolvidas no processo.

Diante do cenário montado, mais recentemente, talvez não seja exagero externar a precisão de intensificar a crítica as transformações com desdobramentos sobre os recursos naturais. Não apenas pelas fragilidades ambientais enunciarem vulnerabilidades sociais, mas irromperem como grande desafio manter a pesca artesanal sustentável e produtiva não somente na Baía de Sepetiba.

Quanto ao turismo ecológico na região, é praticado em maior número, de forma improvisada, pelos mesmos pescadores. Principalmente, nas épocas do defeso, em finais de semana ou períodos com boas condições climáticas e deslocamentos de veranistas. Quando os barcos, empregues na pesca, são utilizados para transportar pessoas até as praias e ilhas com potenciais pesqueiros esportivos e desfrute da paisagem. Todavia, em função dos comprometimentos aos recursos naturais, submetidos ao desmatamento, aterros, falta de saneamento, poluição visual pelas estruturas construídas, também a criação das áreas de exclusão, é diretamente impactado. Com essa inversão, de escalas e valores, o potencial turístico ecológico no domínio da Baía, a exemplo da liberdade e do pescado, é cercado pelo mesmo processo extrusivo. Em outras palavras, a “arquitetura das grades” que restringe comuns e barcos menores de circular, enquanto intensifica o tráfego das empresas e embarcações de grande calado a seu serviço, reduz drasticamente a alternativa à sazonalidade da pesca.

1.3.1 A arquitetura das grades

Associada aos eventos que atestam impactos e desequilíbrios, aflora uma apreensão com potencial de ser classificada como a principal e de maior prejuízo às territorialidades e a condição humana: a “Arquitetura das grades”.³⁶

A denominação citada, - crivo nosso -, indica a limitação no espaço de circulação, a partir da criação das áreas de exclusão, para os comuns. Implica nas dificuldades, nos

³⁶ Refere-se a uma estrutura seletiva e restritiva, tanto física quanto simbólica, com a função de controlar, e impedir acesso e circulação nos espaços, lugares e territórios privatizados e em busca de significados.

bloqueios, à prática da pescaria e o turismo de recreação, duas atividades artesanais e tradicionais. O impacto do encadeamento, da arquitetura das grades que se monta, pode ser explicado por um dos pescadores, quando disse: “O pescador qualquer dia vai estar pescando encima do morro, não tem mais lugar... então quer dizer, precisa dessa área pra poder pescar entendeu, pra sobreviver. Infelizmente nem todos têm nem essas embarcações a motor” (Pescador 7).

A projeção desses *frames*, por dificultar acessos aos recursos naturais, fragmenta as dinâmicas habituais, direta e indiretamente, responsáveis pela geração de renda. Sem alcançar o que a natureza ainda pode entregar, com capacidade de alimentar e se converter em capital motriz capitalista neoliberal, dinheiro, a via da negociação, das trocas com objetivo de receber o equivalente ao tamanho da necessidade é sumariamente negada. Dessarte, o projeto político e econômico vigente, ao contrário do discurso proclamado, atua no empobrecimento da população.

Ao explicitar o poder, de pintar quadros de pauperização, as pessoas impedidas de acessar fontes de recursos, desassistidas pelo encolhimento do papel do Estado, mais facilmente são submetidas a exploração. Para satisfazer precisões, lhes restam recorrer às prateleiras do mercado e nele adquirir alimento, saúde, segurança, educação, saneamento, serviços e fetiches.

Os *enclosures*, no passado, e a reprodução do modelo mais sofisticado no século XXI, grades a cercar e delimitar áreas de exclusão, grosso modo, significam atos ordinários contra a liberdade. Por meio desse artifício, determinações autoritárias e hierarquizadas com vistas a enfraquecer as alternativas não enquadradas no modelo gerencial capitalista, e assim controlar e ordenar para além das opções de trabalho, a produção de necessidades, desejos e vontades são expressadas.

Esse bloqueio às fontes de suprimento, imperiosamente fomenta a reprodução de espaços excludentes, consolidados pela improvisação e carência, *lôcus* da quantidade, mesmo mínima, em detrimento à qualidade. Para os corpos excluídos, a prioridade passa a ser sobreviver com o possível, somente depois vislumbrar atributos consignados ao alimento, a saúde, a moradia, a segurança. A manifestação desse quadro, na Baía de Sepetiba, se liga à leniência do Estado na visível subtração da fauna, da flora residual e

através dos procedimentos de aterros sobre os manguezais, intensificadas na emergência econômica e mutação motivada pelo processo de readequação.

Enquanto tais cercamentos operam desajustes, nos tradicionais arranjos sociais, econômicos e culturais, ao impedir as atividades habituais multiplicam o poder para desfazer ou arrefecer vínculos de solidariedade e diluir os signos de pertencimento. Noutra perspectiva, ainda mais pessimista, a retração das ocupações clássicas, impostas com a edificação de muros simbólicos e concretos, estímulo aos ofícios que arroubam e limita a circulação na Baía, esgarça o tecido social e pode originar a uma espécie de indigência.³⁷ Simultaneamente, assiste a montagem dos quadros de esvanecimento social e assina a adoção de comportamentos impostos aos moldes do “Equilíbrio do Terror”.

Em outras palavras, os procedimentos anuídos pela PPP ao obedecer a orientação de forças coercitivas capazes de destruir aqueles que não se submetem, dá origem a uma espécie de “Heurística do Medo ou do Temor” (JONAS, 2006).

Contraditoriamente, como a ameaça ambiental é rotineiramente despercebida ou, pelo menos, de difícil alcance, esse tipo de heurística pode contribuir para revelar a real possibilidade do perigo e até funcionar no desenvolvimento de consciências com características socioambientais.

1.4 Ações antrópicas e colônias de pesca

As principais modificações, e impactos, sentidos na região são acionados pelas atividades industriais, seguidas da expansão urbana, penetração da pesca industrial e predatória, em resumo, ações antrópicas. Estas, aceleradas a partir da década de 1980, com a construção do Porto de Sepetiba (Município de Itaguaí) que exigiu uma série de retificações, alteração de cursos de rios, aterros de manguezais e aprofundamento dos canais de acesso. Mais tarde, na construção do parque industrial, composto por cerca de 400 unidades fabris, principalmente metalúrgicas, a dispersão de resíduos e efeitos no ambiente aumentam.

Comparado a outros setores, o setor metalúrgico se constitui no maior poluidor das águas e sedimentos da Baía de Sepetiba, em função de lançar efluentes líquidos e

³⁷ Do latim *indigentia*, a falta de meios para satisfazer as necessidades básicas.

substratos com altas taxas de metais pesado, principalmente zinco, cádmio, cromo e mercúrio.

Vale lembrar, o cádmio, mesmo em baixas concentrações é nocivo a inúmeras espécies aquáticas e facilmente se acumula nos tecidos, ossos, fígado, rins, pâncreas e na tireoide.

Por sua vez, o zinco, igualmente cumulativo, pode ser responsável por problemas fisiológicos em peixes, moluscos e crustáceos, tornando-os impróprios ao consumo. A ingestão sistemática de corpos contaminados, disparadores de enfermidades, pode ocasionar sérias implicações.

Outra decorrência da exposição a resíduos químicos tóxicos ocorre em deformações em espécimes animais, suspeitas não possíveis de afirmação categórica pelos estudos estarem em fase de realização e todo cuidado é tomado para evitar o vazamento desse tipo de informação. Contudo, em reportagem ao jornal “O Dia”, 31 de maio de 2008, Caderno Rio, o biólogo Antônio Gomes, da Fundação Instituto de Pesca do Estado do Rio de Janeiro (FIPERJ), entre outros pesquisadores, coletou na Baía espécies a apresentar deformidades.

Segundo Gomes, “há alteração no tamanho de olho, espécimes cegos e com protuberâncias que podem ser tumores”. Na oportunidade, o biólogo defendeu a necessidade de serem realizados mais trabalhos que relacionem poluição e deformidade, entretanto garantiu ser possível atestar: “Os hábitos alimentares dos animais estão diferentes”, e prossegue:

Produtos químicos como cádmio, zinco e arsênio vazaram da falida Ingá Mercantil em sucessivos desastres nos últimos 20 anos. A cada nova dragagem e com as obras de instalação da Companhia Siderúrgica do Atlântico (CSA), na Baía de Sepetiba, esses metais pesados, assentados no assoalho oceânico, são revolvidos. Se consumidos regularmente, pescados dessa região podem causar problemas digestivos e até câncer (CSA, 2009. p. 48).

Sendo assim, a concentração de atividades industriais e equipamentos portuários na região funcionam como reatores, os efluentes dispersos tanto diretamente na Baía quanto nos rios e terrenos locais, transformam-se num sério problema, já diagnosticado e alvo de crítica das pesquisas realizadas junto ao órgão ambiental que precedeu o Inea:

O crescimento populacional, aliado ao desenvolvimento industrial, trouxe, além da poluição que este induz, questões de ordem física, tais como a destruição dos ecossistemas periféricos à baía, os aterros, o uso desordenado do solo e seus efeitos impactantes, em termos de assoreamento, sedimentação e inundação. Sérios e potenciais problemas de saúde pública caracterizam a região contribuinte à baía de Sepetiba, devido à presença de esgotos sanitários e de resíduos sólidos urbanos. A ocupação urbana da bacia do rio Guandu, refletida pela tendência natural da expansão da Região Metropolitana para a Baixada Fluminense e Zona Oeste, contribui significativamente para a poluição do rio e seus afluentes, traduzido principalmente pelos altos teores de coliformes fecais encontrados (FEEMA, 1999, p. 24-25).

Apesar do corte temporal, relativamente pequeno, a separar essa apreciação, durante as dinâmicas desenvolvidas em 2012, um pescador da colônia Z-16, morador da Baía, chegou a pronunciar:

Isso tudo é por culpa do empreendimento, o empreendimento, ele veio para desenvolver o País. Mais para atrapalhar o pescador artesanal aqui dentro da Baía de Sepetiba, então tem sido muito desgastante pra nós pescadores correndo vários riscos acidentais, várias perdas sem nenhuma recompensa dessas perdas, sem expectativa de vida mais pra frente. (pescador 1).

O comentário, em tom de desabafo, demonstra no discurso produzido consonância ao dos pesquisadores e algumas pessoas submetidas à condição semelhante. Sublinha, a sincronia na preocupação com a progressiva redução da qualidade ambiental e dos estoques naturais, constatadas pela lente dos olhos, mas ainda longe de certificações oficiais. Quiçá, pelo fato de serem vedados os acessos a esse tipo de informação, talvez sequer existir.

Em função das alterações geomorfológicas, a Baía de Sepetiba contabiliza perdas das peculiaridades, cunhadas desde o longínquo processo formador, nutridas pela escala de menor impacto.

Como a solução, da PPP, sobre a paisagem remove registros incrustados na memória incita um processo de remodelagem das novas competências e compreensões. O alargamento dos canais de acesso permitiu, inclusive, o aumento do trânsito de grandes barcos sem as prerrogativas legais e fins escusos. Dentre os quais, embarcações pesqueiras equipadas com sonares para capturar espécies menores que servem de iscas na pesca oceânica³⁸ ou garantem mínimos quantitativos na produção.

³⁸ A sardinha (*Sardinella brasiliensis*) é a *isca* viva mais usada na *pesca do atum* no Brasil. Cerca de 90% dessa pesca é dominada por barcos japoneses arrendados por Gabriel Calzavara de Araújo, ex-secretário de Pesca do Ministério da

Por exemplo, narrou um pescador: “[...] agora tem até barco japonês, que vem de fora pegar sardinha na nossa Baía, os nossos peixes se criam comendo sardinha, barco de fora, barcos industriais vêm pegar essas iscas” (Pescador 6).

Os prejuízos, movidos pela frequência e intensidade da pesca de larga escala, que pode ser industrial ou criminosa, comparam-se as obras recentes e, igualmente, não vislumbram solução.

Durante uma, dentre tantas conversas, se ouviu: “... o maior problema aqui é a pesca predatória, além dos impactos que elas estão causando, essas obras aí, coisas que não tem jeito” (Pescador 7).

Alguns fatos relatados, inclusive de tripulantes nos grandes barcos chegarem a portar armas, reforçam a crença de ser quase impossível deter a marcha. Pelo contrário, mostra se solidificar na ausência de fiscalização e assinala demonstrações de força e impunidade:

[...] Só pra ter uma ideia, tem superpescueiro do sul aí, são os maiores armadores da pesca que tão dando mau exemplo, tem um que foi Ministro e Senador da República, acho que Jorge Bornhausen...o maior armador da pesca e os pesqueiros dele estão todos aí...todo mundo sabe, tem um fuzilzinho no mínimo lá dentro. (Pescador 5).

Se nos primeiros contatos, os locais sentiam desconfiança e timidez ao falar dos problemas. Com o passar do tempo, mais familiarizados, cientes da natureza da pesquisa e dos protocolos na preservação do anonimato, saíram da defensiva. Quando perguntados sobre as proibições, como eram desrespeitadas, destacaram as práticas predatórias e a falta de mecanismos para contê-las:

[...] é porque, a pesca proibida é a pesca de balão³⁹, mas são os grandes barcos que fazem e eles não respeitam ninguém, não tem fiscalização que segure eles. [...] proibido está, mas fiscalização não tem, eles não vêm aqui. Além da pesca estar escassa pra gente o cara vem aqui dentro da baía... A gente mata peixe, às vezes 20 quilos, 30 quilos de corvina às vezes no dia, isso no decorrer do dia, os caras chegam ali e matam cem, 200 toneladas, num lance só... carrega

Agricultura. Quando era diretor do Departamento de Pesca no governo Fernando Henrique, desenhou o marco regulatório que permite aos japoneses pescarem atum na costa brasileira. Ao deixar o governo abriu a Atlântico Tuna, a maior concessionária de licenças para barcos estrangeiros. Em 2010, das 17 licenças para pesca de atum distribuídas as embarcações estrangeiras, 16 foram a barcos japoneses arrendados pela Atlântico Tuna. Disponível em: <<http://www.ecofidelidade.com.br/noticias.aspx?msgid=146>>. Acesso: 22 de jan. 2014.

³⁹ Configura a *pesca* de arrasto com malha fina (10mm) que remexem o lodo do fundo da *Baía*. Captura grande quantidade de espécies jovens que por não servirem para consumo são lançados ao mar onde acabam morrendo, impedindo seu crescimento e realização do ciclo reprodutivo.

dois, três barcos e vai embora, por isso está proibido. (Pescador 8). [...] Volta e meia eles soltam, às vezes eles tã com o porão cheio de peixes e para entrar um peixe de melhor qualidade, eles soltam aquilo tudo que está no porão deles, e bota tudo aí dentro da Baía né. (Pescador 6).

Mas as dificuldades, por diferentes razões, também estão nas mínimas possibilidades que essas pessoas têm de compreender o que lhes é informado, em conseguir desenvolver novas aptidões ou mesmo receber apoio na garantia da subsistência, como um deles reproduziu.

[...] muitos não sabemos ler, só temos, alguns até a quarta série e uns poucos formados estão buscando outra alternativa de vida, mas nós que sobrevivemos diretamente da pesca estamos tentando viver, estamos tendo essa dificuldade. (Pescador 1).

Entre perguntas e respostas, também se buscou verificar o grau de entendimento sobre as leis formuladas para exercício das atividades preponderantes. Mais precisamente de regulação da pesca artesanal, como a número 11.699/008, que dispõe sobre as Colônias, Federações e Confederação Nacional dos Pescadores. A regulamentação do parágrafo único, art. 8º da Constituição Federal revogando o dispositivo do Decreto-Lei número 221, de 28 de fevereiro de 1967, e conferindo às Colônias o reconhecimento como órgãos de classe dos trabalhadores do setor artesanal da pesca. As leis, que deveriam ser mediações justas, transformaram-se em motivo de discórdia por não contemplar as associações locais, independentes e de classe. As formas associativas espontâneas, mais próximas e combativas, foram preteridas por um Estado que, anacronicamente, busca centralidade na sua representação.

[...] O maior problema é isso, a associação perdeu a razão, não posso mais representar os pescadores lá diretamente, eu levo um documento deles que às vezes... Não esses aqui, mas tem muitas outras por aí que tem filho pequeno, não pode ir na cidade, não... Às vezes não sabem ir até mesmo à cidade. Tem a dificuldade de ir à cidade, não é que tenha medo ou também não sabe ir, mas devido a alguns acontecimentos que a gente assiste nas cidades, assalto, carro, sinal, nós não temos a noção, então... E também como associação é um dever de nós estarmos unidos, eu pego esses documentos e levo, hoje eu não posso mais levar. Então no setor da pesca, num local desse aqui, está tirando a autoridade de que possa ter um representante. Para eles (poder público) e eles mesmos dão carteira pra quem não é pescador, eu tenho prova disso e vou reclamar semana que vem que eu estou indo lá diretamente. Tem várias pessoas que não são pescadores usando o nome da colônia, usando outras entidades também. Nós somos famílias que vivemos totalmente da pesca, e muitos ficam sem autorização pra pescar. (Pescador 11).

Exceto por algumas lideranças, as respostas sobre a legislação demonstraram o significativo desconhecimento dos pescadores afiliados a Colônias e Associações. Entre os entrevistados, boa parte disse ouvir falar, a maioria afirmou receber a notificação por meio da colônia de origem, mas não ter opinião dos teores da regulação, e apenas 13% manifestaram conhecimentos sobre a lei. Isso leva a questionar eficácia, sugere avaliar a dimensão e abrangência da deliberação. Entre os mais esclarecidos a centralização nas Colônias, bem como a deposição do papel das Associações em encaminhar documentos, foi questionada e forneceu o seguinte discurso:

[...] foi criada uma lei 11.669 que os representantes da Associação não ta podendo mais representar é... os pescadores nos órgãos governamentais. Mas o apelo que eu faço é realmente sobre a Marambaia, e até algumas comunidades do continente que eu conheço e posso afirmar que tem alguns pescadores e muitos não são e tem as carteirinhas dadas pelo MPA, hoje dada pelo MPA. E nós aqui que somos ilhados vamos dizer assim, nós dependemos de embarcações pra ir lá fora. E muitas pessoas não sabem como chegar até o Ministério da Pesca.... Então “tamo” sofrendo hoje, quer dizer, eu levava a documentação, hoje não vou poder levar mais, não vou poder ta levando, não vou poder ta representando diretamente. Então, é que realmente o governo criam coisas pra massacrar o pequeno, então são leis que deveria ser revista, com carinho pra que não venha sofrer mais, o pescador venha sofrer mais do que ta sofrendo entendeu. Buscasse uma forma mais cabíveis e suaves pro pescador artesanal, aquele verdadeiro pescador tradicional que somos nós aqui. Pescadores nascidos e criados numa ilha, tradicionalmente né, pescando aqui, então nós somos atuantes e atuais nessa ilha pescando, tem pessoas que já foram pra Mangaratiba, tem pessoas que estão, tem pessoas aqui, pessoas preocupadas com a hora já pra sair daqui a pouco pra pescar né. Então essa é que o governo deveria ver, representar, ver na localidade, os que tão assumindo agora não conhece as localidades. Então que eles antes de assumir, de pegar os cargos, eles virem na comunidade e olhar a necessidade das comunidades, ai sim que eles pudessem é intervir com alguns. Eu próprio poderia dizer, que tem representante, tem associado, que não tem carteira, o B não tem, o C tem. Então é dessa forma que eu, a minha luta pela comunidade é essa, é sempre brigando em favor do pescador né, regional. [...] os pescadores que não tem registro, eu tenho brigado para que eles venham aqui. Eu pagava um itinerante pra vim aqui mas foi cortado, esse itinerante não vai vim mais, eles vão ser obrigados a ir lá, eles vão ser obrigados a tirar carteira. Como eu tô te falando, como nós somos pescadores, antes de ir pro colégio, eles pescam pra ajudar na sustentação da casa, então esses pescadores já completaram 18 anos, outros estão ai já completando e estão sem registro. Então eles estão buscando agora o registro, aí quer dizer, eu não vou poder mais levar porque realmente, tem jovem aqui que não sabe ir na cidade, então eu não vou poder levar. Então fica difícil, ai ele vai para colônia, a colônia não abre segunda, ai ele tem que estudar, ai seria assim, uma forma de realmente estar é, agregando realmente os verdadeiros pescador se eles quiserem né ingressarem na pesca, mas pra você é... tá ingressando na pesca, você tem que ter um documento né, a gente pra viajar com um de menor daqui pra Mangaratiba ele tem que ser o nosso filho que ta na embarcação que somos responsável por ele, e se ele for um pescador o pai tem que autorizar, então a gente tá ciente de

que tá levando uma pessoa de menor na embarcação com a autorização dos pais pô, entendeu. Então é importante que nas localidades tradicionais o representante valesse lá no órgão fiscalizador. (Pescador 1). [...]. Fizeram acordo entre eles lá e meteram bronca, eles não querem saber não, se eles estão prejudicando pescador, eles não querem nem saber, a última preocupação deles é com pescador. (Pescador 9).

A fim de pensar algumas questões levantadas, sem maiores aprofundamentos, parece oportuno recuperar a trajetória das Colônias de Pesca.

Fundadas a partir de 1919 pela Marinha de Guerra, na missão do cruzador José Bonifácio pelo litoral brasileiro comandado por Frederico Villar, conferiu representação política aos pescadores artesanais (VILLAR, 1945). As justificativas para o feito apoiavam-se no fato de, apesar do vasto litoral, no início do século XX a maioria do pescado para consumo vinha do exterior. Ainda, tendo em vista a experiência da primeira guerra mundial, a costa brasileira precisava ser defendida. As Colônias, a feição da iniciativa militar, eram divididas em zonas, donde surge o uso da letra “Z”, para denominação e instituir bases organizativas. No plano do discurso, “a ideia central se baseou na defesa nacional, pois acreditavam que ninguém melhor do que os pescadores para conhecer na prática os segredos do mar” (SCHNUTTGEN, 1984 *apud* COTRIM, 2008, p.18). Inicialmente, as relações entre pescadores e Estado caracterizavam-se pelo paternalismo e assistencialismo, permitindo ser criada a Confederação dos Pescadores do Brasil em 1920.

Com a finalidade de obter a fidúcia dos pescadores, a máquina pública prestava serviços gratuitos às embarcações, fazia doação de artefatos, como redes de pesca, e concedia assistência na saúde. Na expectativa de treinar jovens, militarizar e desenvolver civismo, criou escolas denominadas Escoteiros do Mar para filhos de pescadores. A 1º de Janeiro de 1923 o primeiro estatuto das Colônias de Pesca, sob a forma de aviso, definiu como agrupamento de pescadores ou agregados associativos. Para o desenvolvimento das atividades, e controle, obrigava os pescadores a se matricularem nas Colônias.

Em 1933, na “Era Vargas”, a estrutura e gestão das Colônias foi alterada pelo decreto nº 23.134/33. Com isso, era criada a Divisão de Caça e Pesca no objetivo de gerenciar a atividade no país. A partir da medida, pescadores deixavam a subordinação ao Ministério da Marinha e passavam ao controle do Ministério da Agricultura. O primeiro Código de Pesca, elaborado pelo novo gestor em janeiro de 1934, os subordinou

à Divisão. No mesmo período surgiam os sindicatos de trabalhadores, predominantemente urbanos, e as relações entre pescadores e Estado assumiram conformações diferentes.

Em 1942, o Decreto-Lei nº 4.890 de outubro durante a efervescência da segunda guerra mundial (1939-1945), introduziu novas mudanças na organização dos pescadores artesanais e a subordinação foi, novamente, transferida à Marinha. Determinação conservada até a década de sessenta, quando o Estado criou a Superintendência do Desenvolvimento da Pesca (SUDEPE) e extinguiu a Divisão de Caça e Pesca. Entretanto, as modificações foram inexpressivas em virtude do novo órgão se preocupar basicamente em promover e fiscalizar a pesca.

Tempos mais tarde, as relações com o Estado estremeceram e, com o fechamento das representações, foram cortadas durante o golpe militar (1964). Um novo Código de Pesca, instituído em pleno AI-5, o Decreto nº 221 de 28 de fevereiro de 1967, estabeleceu normas para o exercício da atividade. Naquele momento o Estado, visando estimular a indústria pesqueira nacional, lança mão de incentivos fiscais, isenção de impostos e financiamentos em busca de divisas. A preferência por essa modalidade da pesca, desferiu um duro golpe aos tradicionais, e a pesca artesanal “... entre 1967/1977, havia recebido somente 15% do equivalente aos fundos investidos na indústria pesqueira através de incentivos fiscais” (DIEGUES, 1973, p. 137).

Através da portaria nº 471 de 26 de dezembro de 1973, a organização dos pescadores retornava à custódia do Ministério da Agricultura. Um novo estatuto foi criado, mas manteve-se a denominação de sociedade civil, subordinada ao controle do Estado, das Federações e da Confederação Nacional de Pescadores. Segundo o §2º do art. 1º: “As Colônias de pescadores se obrigam a estreita colaboração com as autoridades públicas, com as respectivas Federações e com a Confederação Nacional de Pescadores”. A letra ‘C’ do art. 26 determina: “Compete à diretoria da colônia, cumprir e zelar pelo cumprimento deste Estatuto, do Regimento Interno, das deliberações da SUDEPE, da Confederação Nacional dos Pescadores e Federação, bem como das autoridades navais”.

As diretrizes supracitadas e o Decreto vigoraram até bem pouco tempo, somente revogadas pela Lei 11.699, de 13 de junho de 2008 e lei 11.959, de 29 de junho de 2009.

O estatuto restritivo foi revogado pela 11.699, que, no art. 5º afirma "as Colônias de Pescadores são autônomas, sendo expressamente vedado ao Poder Público, bem como às Federações e à Confederação a interferência e a intervenção na sua organização".

Quanto às conquistas, cabe assinalar em 1985 a Confederação Nacional de Pescadores convocou todas as Federações Estaduais, encaminhou assembleias, elegeu delegados e compôs um grupo denominado, "Movimento Constituinte da Pesca". Preocupados em discutir, elaborar e apresentar propostas aos Deputados e Senadores constituintes, reivindicaram a inclusão de propostas dos pescadores artesanais na Constituição. Em Brasília, os pescadores artesanais somados a outras categorias de trabalhadores urbanos e rurais, entre eles, agricultores e professores, pleiteavam reconhecimento dos direitos sociais e políticos.

É perceptível, na Constituição promulgada em 05 de outubro de 1988, avanços na direção dos direitos sociais e organização dos pescadores artesanais. Destacam-se, a equiparação das Colônias aos sindicatos de trabalhadores rurais e a possibilidade de elaborar seus próprios estatutos. O artigo 8º da Constituição tratar exclusivamente das questões comuns à Colônias e sindicatos de trabalhadores rurais. O inciso I do referido artigo destaca: "a lei não poderá exigir autorização do Estado para a fundação de sindicato, ressalvado o registro no órgão competente, vedadas ao Poder Público a interferência e a intervenção na organização sindical". Reitera a Lei de que trata o mencionado dispositivo constitucional existente desde 13 de junho de 2008 por nº 11.699.

Durante trabalho de campo realizado de 2009 a 2012, visitas em menor frequência depois de 2013, manteve-se um intenso contato com os pescadores das Associações de Classe e das três Colônias (Z-14, Z-15 e Z-16) na Baía de Sepetiba.⁴⁰ A aplicação de questionários, desenvolvimento dos grupos focais, conversas informais aproximaram pesquisa e pesquisador de "significados, sistemas simbólicos e de classificação, códigos, práticas, valores, atitudes, ideias e sentimentos" (DAUSTER, 1999, p. 2).

A importância da metodologia, que compreende a aplicação de avaliações qualitativas, conforme destaca Minayo (1994), é a preocupação com uma realidade que não pode ser quantificada. Corresponde, a observação de questões muito particulares em

⁴⁰ Donde se origina as vozes, em citações, dos pescadores.

um universo de significados, crenças e valores no espaço mais profundo das relações, dos fenômenos não reduzíveis à operacionalização de variáveis. Assim, consentem-se e arrazoam-se na convivência reconhecimentos mais sensíveis sobre o espaço daqueles pescadores.

Esse exercício permitiu identificar aspectos na compreensão das dinâmicas que envolvem a Baía de Sepetiba e os sentimentos que afloram na sua gente, o que segundo Triviños:

Quando se tem alcançado esse nível de simpatia recíproca, de confiança mútua, entre informante e pesquisador, podemos dizer que os dados fornecidos pelo entrevistado são vitais para a pesquisa, porque o informante marca presença também com o verdadeiro interesse, isto é, está participando ativamente no desenrolar da investigação (TRIVIÑOS, 1987, p. 150).

O efetivo acostamento às premissas incutidas na análise do pesquisador, com os conhecimentos sobre o espaço e o olhar de pescadores/moradores, além de ajudar a construir associações acadêmicas, científicas e empíricas, mostra-se fundamental no reforço dos vínculos de confiança e valoração mútua.

Com o decorrer do tempo, a partir da afirmação dos lugares assumidos foram facilitadas trocas e apresadas expectativas, demandas, medos, esperanças e incertezas daquele grupo social. Que embora fixos em diferentes bairros, ilhas e municípios, encontram-se no mesmo ambiente de construção do indivíduo.

Ao compartilharem práticas laborais e culturais, também inscritas na própria Baía, identificam-se nas substâncias a constituir a “condição humana”, que apenas pressupúnhamos. Conforme Hannah Arendt, essa natureza se concretiza nas formas de vida que o homem impõe a si e se submete na garantia da sobrevivência.

Desse modo, em todo o período de pesquisa, a participação coletiva foi imprescindível pelo empréstimo de solidariedade dos membros das Colônias e Associações. Também, da Marinha do Brasil⁴¹ que, mesmo em meio a disputas de lugar, apoiou incursões às praias na Ilha da Marambaia⁴² e permitiu o trabalho de campo junto aos pescadores ali residentes.

⁴¹ Centro de Adestramento da Ilha da Marambaia (CADIM), comandado pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra (FN- Fuzileiro Naval) José Guilherme Lima Gonçalves e Setor de Inteligência de responsabilidade do Capitão André Teixeira.

⁴² Uma das principais ilhas da Baía de Sepetiba, abrigando significativa população de remanescentes quilombolas, que pela condição geográfica se tornaram prioritariamente pescadores e lavradores.

Por conta desses contatos e desenvolvimento de relações colaborativas, foi possível atinar elementos de coesão fundamentais. Do mesmo modo, detectar limitações, fragilidades e dificuldades operacionais nas Colônias e Associações que, embora se esforcem para assumir representatividade, esbarram na falta de reconhecimento e reduzido poder de interferência nos processos. Na opinião dos pescadores, isso implica nos distanciamentos, como transparece o depoimento abaixo:

[...] as nossas relações são assim sempre buscando experiência um com os outros né, mas a colônia que era pra representar, o rapaz é gente boa, falta assim, como é que se diz, o intuito dele de tomar uma posição do objetivo: “Nós, temos que trabalhar em conjunto” e as vezes tem alguns órgãos da associação... Eu me dou muito bem com a colônia né, com o Presidente da colônia, mas têm outros que ele não se dá. Então quando se forma o grupo vai ter algumas discussões né, aí as vezes não concordam com o que está acontecendo, existe sempre um... (Pescador 10).

Outra constatação, por conta de toda sorte de ameaças consignadas às metaforicamente “comunidades bentônicas”⁴³, aparece no aumento de incertezas quanto à manutenção da qualidade ambiental.

Sentimento que recrudesce em função do possível aparecimento de “espécies invasoras” e competitivas com a intensificação dos fluxos das embarcações de diferentes bandeiras.

Assim como, dúvidas quanto a continuidade das atividades tradicionais pelo aumento das dificuldades de desempenha-las e acentuarem-se problemas relacionados à saúde dos trabalhadores da pesca.

Como indica o estudo, “Impactos de grandes empreendimentos projetados para a região da Baía de Sepetiba nas condições de vida e situação de saúde dos trabalhadores da pesca das Colônias de Pedra de Guaratiba (Z-14), Sepetiba (Z-15) e Itacuruçá (Z16)” (FREITAS et al., 2013).

No relatório final, as incidências mais comuns são: ferroadas causadas por peixe; problemas de coluna, pele e olhos, devido ao alargamento na jornada de trabalho e exposição à radiação solar; e, os acidentes provocados pelo trânsito de embarcações de

⁴³ Como destaca a biologia, béticos ou bentônicos refere-se aos animais que vivem associados ao sedimento, quer marinho ou das águas anteriores, mas nesse caso nos reportamos inclusive, a todas as possibilidades de interferência e invasão sobre o espaço marinho físico e social.

maior porte. O último, “coincidentemente”, risco já diagnosticado e previsto na página três da proposta de criação da Área de Proteção Ambiental (APA) Estadual Marinha da Baía da Ilha Grande, vizinha à Baía de Sepetiba:

O constante tráfego marítimo devido à presença de elementos logísticos estratégicos no local, e à circulação de grande número de embarcações de diferentes portes pela Baía da Ilha Grande e a Baía de Sepetiba, gera impactos ao ecossistema marinho local. A presença de áreas de fundeio, onde navios aguardam a entrada nos portos de Angra, de Itaguaí, no Estaleiro ou Terminal Marítimo da Baía da Ilha Grande, é outro fator gerador de impactos, devido a problemas associados à água de lastro e outras formas inserção de espécies invasoras, perda de qualidade paisagística, entre outros.⁴⁴

Dessarte, em função da reconfiguração carregada de degradação, de paisagens cada dia mais comprometidas pela concorrência do espaço e aumento dos fluxos, a Baía de Sepetiba assiste a um processo de refuncionalização. Por sua vez, essa compreensão se opõe diametralmente a proposta alinhavada, num passado recente, pela Secretaria de Estado de Meio-Ambiente e Desenvolvimento Sustentável:

Juntamente com suas áreas de mangue e zonas estuarinas, constitui criadouro natural para as diversas espécies de moluscos, crustáceos e peixes existentes neste ambiente, sendo a atividade pesqueira importante suporte econômico e social para a região, que possui, ainda, indiscutível vocação natural de centro turístico. (SEMADS, 1998, p.8).

As mudanças de direção e sentidos, aparentemente fazem as “naus” navegarem sem rumo num “mar” de águas turvas que esmaece progressivamente. Até porque, ao submergir noutras profundezas é mais difícil enxergar e ver potenciais representativos. Logo, podem afundar em um lugar híbrido que deixa de ecoar tons de lazer, contemplação, pesca e reprodução da vida.

Em relação às Colônias de Pesca, apreendeu-se operar como sujeitos autômatos, mas a relativa autonomia indica as carências de apoio institucional e dos associados. Nas Colônias Z-14 (Guaratiba), Z-15 (Sepetiba) e Z-16 (Itacuruçá), diferentes problemas podem ser amenizados com atenção e atuação mais contundente do poder público. Observou-se, nessas delegacias a pouca aptidão em conferir reconhecimento e assim fortalecer o caráter representativo junto aos atores mais importantes da rede, os

⁴⁴Disponível:<http://arquivos.proderj.rj.gov.br/inea_imagens/downloads/apa/PropostaCriacao_APAEstadualMarinhaBIG.pdf>. Acesso 28 nov. 2014.

pescadores. A dificuldade se manifesta através de divergências políticas ou pessoais entre lideranças e pescadores, inclusive entre as próprias lideranças. Segundo um deles, “... entre os pescadores é aquela famosa desunião [...] não se organiza não, a maior culpa é do pescador” (Pescador 5).

Também sobrevêm, pressões próprias do ordenamento com caráter institucional. Ao assumir, na estrutura regulatória, funções de fiscalizar e comunicar assuntos pertinentes à atividade, particularmente as proibições, corporifica feições autoritárias. E, sem conseguir atender, com presteza, às demandas mais urgentes não conseguem angariar chances de projetar, sem questionamentos, a imagem de representar os associados.

Porém, o maior culpado pelo estado de coisas é a baixa qualidade do poder público, que deixando investir numa atuação mais eficaz abre mão da produção, administração e fornecimento de dados sistematizados, úteis na detecção de problemas e encontro de soluções. Por exemplo, não há acompanhamentos, mesmo estimados, da produção de pescado desembarcado nas Colônias, assim como do número de barcos e pescadores com ou sem registro. São informações, relativamente simples, que poderiam ser obtidas através de medidas pontuais, inclusivas, que valorizassem as pessoas. Até agora, não se pensou no aproveitamento efetivo de moradores/pescadores e familiares como parte da engrenagem, da estrutura.

A carência, e o grau de desinformação, também pode ser atingido pela utilização de instrumentos rudimentares, fichas manuscritas ou datilografadas, que sobrecarregam os poucos colaboradores com rotinas protocolares. Por isso, para as Colônias cumprirem sua função genérica, segundo o Art, 2º da lei 11.669 de 13 de junho de 2008, que consiste “defender os direitos e interesses da categoria, em juízo ou fora dele, dentro de sua jurisdição”, é necessário a boa vontade do poder público.

Embora a entrega, as intenções e a importância daqueles que desempenham papéis na estrutura dessas delegações sejam visíveis, os pescadores possuem mais empatia com as Associações.⁴⁵ Provavelmente, por se aproximarem a realidade do vivido na pesca e se

⁴⁵ As principais na Baía de Sepetiba são: Associação dos Pescadores e Lavradores da Ilha da Madeira (APLIM), Associação de Pescadores e Marisqueiros de Muriquí (APEMAM), Associação dos Pescadores Artesanais de Sepetiba (APAS), Associação dos Maricultores de Mangaratiba (AMAR), Associação dos Pescadores Artesanais do Rio São Francisco (APASF), Associação dos Pescadores e Maricultores da Ilha da Marambaia (APMIM), Associação dos Maricultores da Costa Verde de Itaguaí (AMCOVERI), Associação Livre dos Maricultores de Coroa Grande

distanciarem do Estado, conseguem angariar mais simpatia da classe. Afinal, são essas entidades que mobilizam e mais diretamente se empenham em defender as demandas comuns. Preenchidas por um grande número de pescadores, atua em prol da atividade e consolidação de vínculos.

Mesmo questionados por pares, ter dificuldade em estabelecer diálogo com o poder público e pouco suporte estrutural, como verificado nas sedes, essas pessoas se entregam a rotina nessas formas de sociação e representatividade. Não raramente, são obrigadas a deixar o convívio do lar, da atividade de subsistência e do ambiente para assumir a desconfortável posição de transmitir regulações.

A respeito das Colônias, resumidamente, o cotidiano consiste em atender protocolos, burocracias, produzir e informar listas de renovação de carteiras de pescadores, falecimentos e cancelamento do registro, aposentadorias e triagem para o defeso, além de recolher mensalidades dos poucos pescadores adimplentes.

Pelo que foi possível compreender, como referendaram os respectivos Presidentes, as mensalidades tomadas junto aos pescadores registrados servem completa e isoladamente ao financiamento das estruturas, talvez isso possa explicar a precariedade.

Durante o trabalho de campo, ao saber do processo eleitoral na Colônia Z-16 (Itacuruçá), eleições realizadas no dia 3 de setembro de 2011, decidiu-se acompanhá-lo, com vistas a conhecer o evento, aplicar questionários e conduzir entrevistas.

Previu-se, ao estar diante de um maior número de pescadores, concentrados nas imediações da Colônia, as atividades de pesquisa seriam produtivas. Uma vez que para realiza-las, é necessário encontrar os pescadores no local de trabalho ou morada, para tanto, efetuar deslocamentos por terra e mar, em ilhas, bairros e praias. Inclusive, superar as condições climáticas, mais difíceis em tempo de chuvas, e mesmo depois de superar longos percursos ao chegar nos lugares marcados, ou pontos dos pescadores, por vezes e diferentes razões o trabalho ser impedido.

Portanto, no dia da eleição, na ambição de contatar um grande contingente de filiados, a equipe se desloca a Colônia Z-16 em Itacuruçá, distrito de Mangaratiba, foi

(AMACOR), Associação de Maricultores do Litoral Sul-Mangaratiba (AMALIS), Associação de Pescadores e Aquicultores de Pedra de Guaratiba (AAPPEDRA), e Associação dos Pescadores Artesanais da Ilha da Madeira (APAIM).

recebida pelo então Presidente Sr. Expedito Luiz de Melo (Cabo) e o candidato único à sucessão o Sr. Rogério.

Contudo, a expectativa em relação ao número especulado não se confirmou, apenas 51 pescadores em um universo próximo a mais de mil cadastrados, estavam aptos a votar. E, a condição para habilitá-los, era estar em dia com as mensalidades, na época R\$15,00 (quinze reais).

O baixo número de eleitores, e a existência de apenas uma chapa, demonstra a dificuldade de a Colônia ser reconhecida como instrumento de representação da Classe. Segundo o Presidente que deixava o cargo, “a participação de eleitores sempre foi bem maior”, e o baixo número era reflexo da falta de crédito institucional.

Concomitantemente, o declínio do potencial pesqueiro e até mesmo pelos pescadores não avistarem soluções nas políticas comprometidas com o meio ambiente e atividades tradicionais.

Segundo o Sr. Expedito, a dificuldade em pagar mensalidades, na maioria dos casos, se deve ao baixo rendimento da pesca, pouco entendimento do papel da Colônia e a já referida falta de reconhecimento como entidade representativa.

No quadro apontado e resultado da eleição, depois de 90 dias à frente da presidência, o candidato único, Sr. Rogério, abdicou do cargo e voltou a ser apenas pescador. Antes de abrir mão do mandato à frente da colônia Z-16, revelou em conversa informal alguns motivos do seu desconforto no cargo.

Os compromissos da Colônia, primeiramente, obrigavam a fazer deslocamentos constantes para reuniões, encontros, assembleias e similares; por não estar acostumado com as discussões, se esforçava em compreender, nem sempre com êxito, conteúdos e objetivos; as contendas geralmente não avançavam e novas reuniões eram marcadas para discutir a mesma coisa; o cargo obrigava a cumprir um expediente físico na Colônia.

Quanto ao conjunto da obra, revelou o volume de compromissos distanciar da esposa, dos filhos (família) e impedir trabalhar na pesca, no mar, do que sentia falta, “*e sem poder pescar, a geladeira fica vazia*”. A mesma reclamação, a engrossar o coro, foi ouvida de outras lideranças, alguns chegaram a dizer que abandonariam a luta pelas reivindicações.

Em, aproximadamente, dois anos de visitas habituais assistiu-se na Z-14 e Z-16 a chegada de malotes do Ministério da Pesca e Aquicultura, contendo carteiras renovadas, inclusive de pescadores irregulares e pessoas falecidas, mesmo depois dos óbitos serem comunicados as entidades competentes. Por outro lado, um grande número de documentos, emissão e renovação, para regularizar a situação de pescadores ativos deixavam de ser recebidos.

Quanto as notificações, como a do seguro defeso, se consolidam em razão para acender descontentamentos e conflitos. Muitos pescadores, não contemplados, deixam de ser reconhecidos ou habilitados nas diferentes modalidades e tipos de pesca.

Segundo eu ouvi o comentário, não tem prova concreta, segundo um comentário aí, é que em Muriqui, na semana passada ou semana retrasada, o IBAMA teve lá e prendeu um bocado de pescador artesanal porque não tinha licença pra pescar o camarão (Pescador 3).

Ainda que alguns pescadores, por conta da burocracia, tenham dificuldades em obter a documentação legal outras pessoas, sem qualquer relação com a pesca, são contempladas com o documento. Ou seja, alguns desconhecidos, não se sabe como, recebem credenciais, enquanto pescadores conhecidos devido à falta de renovações e autorizações podem ser impedidos de pescar, de receber o seguro e até presos.

Outro problema, relacionado as licenças não concedidas, ocorre por muitos pescadores, na impossibilidade de regularizar a situação, praticar a atividade de forma ilegal. Uma das maiores queixas, entre 2011 e 2012, relacionava-se a suspensão da emissão de documentos para a pesca do camarão, e gerou o seguinte comentário:

[...] e ainda tem as espertezas. Segundo eu ouvi o comentário, não tem prova concreta, segundo um comentário aí que eu tive, é que em Muriqui, semana passada ou semana retrasada a IBAMA teve lá e prendeu um bocado de pescador artesanal porque não tinha licença pra pescar o camarão. Como até mesmo o nosso pessoal aqui pesca o camarão sem a licença, porque se o IBAMA chegar prende porque você não tem licença, você não tem autorização, porque ele mesmo não libera. E quando nós recebíamos o camarão o ano retrasado, ainda tinha aquelas Van, Van, motorista de ônibus, cobrador de ônibus, ouvia eles dizerem “ah, vamos dar entrada no defeso do camarão que eles ta...” quer dizer, o cara trabalha lá e num é pescador e recebe, da onde ta vindo essa licença? (Pescador 3).

[...] Até mesmo o nosso pessoal aqui pesca o camarão sem a licença, porque se a IBAMA chegar prende porque você não tem licença, você não tem autorização, porque ele mesmo não libera (Pescador 4).

Apesar das dificuldades estruturais, constatadas em todas as Colônias visitadas, a maior precarização foi observada na Z-15 em Sepetiba. Em fevereiro de 1998, segundo Paulo Sá (1999, p. 24) a Colônia contabilizava 1.500 pescadores registrados - no mesmo ano a Z-14 possuía 1.378 e a Z-16 apenas 937. Mas ao visitá-la, em 2011, estava totalmente vazia, em ruínas, acéfala gerencial e administrativamente.

Mais tarde se soube, depois de uma determinação judicial em 2010 o escritório foi fechado, o Presidente Sr. Almir e o vice Sr. Adilson foram impedidos de atuar, e os registros dos afiliados, excepcionalmente, migraram a Colônia Z-14 em Guaratiba. O procedimento, além de acentuar dificuldades em dar reconhecimento e representatividade, rompeu vínculos locais e deslocou pescadores a outros limites na busca de qualquer atendimento possível.

Após disputas legais, apoio do vereador Willian Coelho (PMDB), em agosto de 2017 começou a reocupação, reforma e convocação de Assembleia Extraordinária para decidir os rumos da Colônia. A 10 de setembro, sem exigir adimplência dos 634 associados as eleições foram disputadas por duas chapas. Apenas 134 pessoas com direito a voto, 68 para a chapa azul contra 66 da verde, escolheram o Sr. Adilson à frente da Colônia.

Também, se presenciou esforços e preocupações do Sr. Ubirajara Passos Dias, Presidente da Z-14, em oferecer serviços, apoiar os pescadores e suas famílias. Na ocasião, o Sr. Ubirajara revelou a intenção de conseguir assistência odontológica e oferecer cursos de qualificação, de informática por exemplo. No entanto, seus projetos e “sonhos” esbarraram na falta de apoio e reconhecimento, mesmo depois de tentativas para ajudá-lo a realizar o objetivo.⁴⁶

A partir dessa convivência, se observou caber nas Colônias outras funções efetivas ao suporte dos pescadores, como a própria lei ressalta. Entretanto, sem condições estruturais mínimas e desprovidas do apoio que a união da classe pelo bem comum poderia conferir, os desafios se agigantam.

⁴⁶ Por iniciativa própria, desvinculado dos interesses do projeto, tentamos contatos, comunicar a solicitação a Universidades, Secretarias e Ministério da Saúde, mas jamais obteve-se qualquer resposta.

Em relação à provável emissão de carteiras fraudulentas, é uma acusação que precisaria ser investigada pelos órgãos competentes. Quanto a isso, em 2006, a Secretaria Especial de Aquicultura e Pesca da Presidência da República - SEAP/PR divulgou a existência de 390.761 mil pescadores artesanais registrados em todo o país. Estranhamente - por conta da conjuntura apresentada, e fortes evidências no declínio da atividade - cinco anos depois (2011), o MPA parece ter produzido o “milagre da reprodução dos pescadores”, ao apresentar em seu relatório o total de 957 mil pescadores artesanais, incremento de quase 244%.⁴⁷

Sem maiores explicações, para de que forma chegaram aos números, especula-se a “metodologia” empregada poder ser o motivo. Paralelamente ao pedido divulgado pela imprensa, feito pelo deputado federal Arnaldo Jordy (PPS-PA), ao Tribunal de Contas da União (TCU) para investigar o aumento de 113.783 para 553.172 (386%) beneficiados com o pagamento da Bolsa Pesca entre 2003 a 2011, de responsabilidade do Ministério do Trabalho.⁴⁸ Todavia, na opinião dos pescadores a equação pode ser simplificada, ao questionar o estranho número de contemplados com o seguro defeso:

Porque a visão do Presidente da Colônia é número de associados que é pra poder pagar mensalidade lá pra poder ele movimentar o dinheiro. Por isso conseguem as carteiras. (Pescador 8). [...] eu vejo sempre o debate, as três prioridades no nosso país que é segurança, educação, né... segurança, educação e saúde. Mas, cadê a educação, cadê a saúde? Né... cadê segurança? Então, cada um, como diz o velho ditado que dizia, cada um por si e Deus por todos (Pescador 13).

Embora, seja de fundamental importância dispositivos legais reforçarem o papel das Colônias, não deveriam enfraquecer outras formas associativas consagradas pelo uso e reconhecimento popular. Os esforços de quem realmente deseja o bem da coletividade deveriam somar forças, ao invés de, como sugere a interpretação de algumas leis, subtrair ou dividir. O Acordo, promulgado pelo Ministério da Pesca, em 2012 levou o centro do Rio de Janeiro, na área próxima aos prédios da Petrobras e BNDES, ser transformar palco dos protestos de um grupo de pescadores artesanais.

⁴⁷ Disponível em: <<http://www.mpa.gov.br/pescampa/artesanal>>. Acesso 10 out. 2013.

⁴⁸ Controlado pelo Partido Democrático e Trabalhista (PDT) desde o governo Lula, entre 2007 a 2011 com Carlos Lupi, titular da pasta, demitido por indícios de corrupção.

A manifestação, conforme relatou Tânia Pacheco (Combate ao Racismo Ambiental)⁴⁹, questionava a obrigação de filiação às Colônias e o enfraquecimento das formas prioritárias de se organizarem.

Na medida em que institui apenas um poder de representar pescadores, em todos estados do Brasil, é definido como retrocesso prejudicial ao associativismo tradicional da Pesca Artesanal. Ao destituir competências na mediação e concessão de documentos, consequentemente, deslegitimar as demais entidades e formas associativas, alarga e centraliza o poder.

Durante o ato, Associações, Cooperativas e Sindicatos de Pescadores Artesanais, inclusive através de cartas à Presidente da República, bradaram contra o Acordo de Cooperação Técnica nº 02, firmado entre Ministério da Pesca e Agricultura e Confederação Nacional dos Pescadores Artesanais no dia 1º de agosto de 2012. Também pediam a paralisação das obras do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (COMPERJ), conseguida pela crise econômica, a reparação dos danos socioambientais causados pela ThyssenKrupp Companhia Siderúrgica do Atlântico (TKCSA) e demais empreendimentos, nas Baías de Guanabara e Sepetiba respectivamente. Dentre reações, o pescador Isac Alves de Oliveira, enviou esse e-mail:

Exma. Presidenta Dilma Rousseff:

Saudações.

Precisamos que o *Acordo de Cooperação Técnica nº 02/2012 de 01/08/2012* firmado entre o Ministério da Pesca e Agricultura e a Confederação Nacional dos Pescadores Artesanais, seja revisto, em nome da democracia do país, e que as entidades legalmente constituídas e legitimadas pelos pescadores, sejam ouvidas a fim de que seja cumprida a nossa Carta Magna, – A Constituição Federal. Companheiros (as), mais uma vez a Pesca Artesanal sofre um duro golpe com esse acordo assinado, onde fica decidido que a partir da data da publicação do mesmo apenas as colônias de pescadores, podem representar os pescadores em todos os estados do Brasil. O acordo firmado é inconstitucional, pois fere o Art. 8º da Constituição que diz: Que é livre a Associação profissional ou sindical e em seu inciso 5º reforça, que ninguém será obrigado a filiar-se ou manter-se filiado a qualquer sindicato, e, ainda no seu parágrafo único diz: “Que as disposições deste artigo aplicam-se a organizações de sindicatos rurais e de colônias de pescadores, atendidas as condições que a lei estabelecer”. Com a publicação do acordo, todos nós pescadores seremos obrigados a nos filiar a alguma colônia, caso contrário não poderemos mais tirar e nem atualizar nossa documentação e das embarcações. Trata-se do retorno da dominação exercida

⁴⁹ Disponível em:< <http://racismoambiental.net.br/2012/08/pescadores-artesanais-protestam-contr-a-acordo-do-ministerio-da-pesca-que-obriga-filiacao-a-colonias-deslegitimando-suas-formas-prioritarias-de-organizacao/>>. Acesso 12 out. 2013.

sobre os pescadores com a tutela do ministro. Fica então decretado o fim das Associações, Sindicatos, Cooperativas e todos os outros órgãos representativos da classe de pescadores artesanais. Não podemos nos calar e aceitar passivamente, que tomem decisões autoritárias e anti-democráticas, unilaterais, sem que se ouça o GRITO DA PRAIA! Este é o preço que a Pesca Artesanal no Brasil, tem a pagar pelas escolhas políticas, onde a capacidade administrativa de uma pessoa não é medida por sua capacidade e sim pelo seu peso político. Estaremos enviando cópia fiel desse e-mail, a todas organizações representativas da Pesca artesanal no país e também a organizações da sociedade civil. Ensejamos que haja revogação desse acordo, pela manutenção do estado democrático de direito de nosso país.

Certo de vossa especial e prestimosa atenção,

Isac Alves de Oliveira

Presidente da Associação de Pescadores e Aquicultores de Pedra de Guaratiba -

Tel: 21- 7292-7330 - E-mail: aapppedra@yahoo.com.br⁵⁰

Outra liderança tradicional da pesca no estado do Rio de Janeiro, Alexandre Anderson, da AHOMAR (Grupo Homens do Mar da Baía de Guanabara) - incluído no Programa de Proteção aos Defensores dos Direitos Humanos da Presidência da República, devido a diversas ameaças de morte pela sua atuação⁵¹ - se manifestou por meio de nota.

Nela, defendeu a mobilização para um grande Encontro da Pesca Artesanal no Estado do Rio de Janeiro, no intuito de denunciar as medidas prejudiciais aos pescadores artesanais e traçar diretrizes para luta:

É uma grande ilegalidade que vem promovendo o MPA. Em vez de políticas públicas voltadas para a categoria, há fomentos para desarticular as resistências e lideranças que de fato lutam pela Pesca Artesanal no País. Como se não bastassem nossos problemas relacionados a invasões das áreas de Pesca Artesanal por grandes empreendimentos, temos agora que lutar contra covardes ações políticas contra a Pesca Artesanal e os verdadeiros representantes da categoria, que são as associações, cooperativas e sindicatos de pescadores artesanais.

Não se tomou conhecimento de qualquer resposta, por parte da Presidente, aos questionamentos supracitados. Mas, a Comissão de Finanças e Tributação anunciou aprovar, no dia 12 de junho de 2013, a proposta de ampliar a atuação das entidades representativas dos pescadores artesanais.

⁵⁰ Disponível em: <<http://cppnorte.wordpress.com/2012/08/17/grito-da-praia/>>. Acesso 02 set. 2013.

⁵¹ Disponível em: <<http://sindpdtrj.org.br/portal/v2/2012/07/18/entrevista-alexandre-anderson-de-souza-Presidente-da-ahomar/>>. Acesso em: 02 set. 2013.

O documento incluiu Associações e Sindicatos, com jurisdição sobre a área de atuação do pescador, credenciadas na emissão do certificado exigido para o seguro-desemprego em períodos de defeso.

Segundo o relator, Deputado Júlio Cesar (PSD-PI), o Projeto de Lei 3271/08 do Deputado Gladson Cameli (PP-AC) trata de matéria meramente operacional “uma vez que apenas amplia o universo de entidades habilitadas a emitir o atestado requerido pela lei, sem alterar as normas para enquadramento dos beneficiários ou o valor do benefício”.⁵²

O texto e a proposta aprovados pelas comissões de Trabalho, de Administração e Serviço Público e de Seguridade Social e Família, confere competência a tais entidades apenas para essa função, e a tramitação em caráter conclusivo do projeto foi encaminhada à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Apesar disso, fica claro o encolhimento do papel das Associações e a centralização das decisões nas Colônias.

Muito embora, os pescadores defendam a autoridade das Associações que atuam mais próximas a suas realidades e facilidade de acessar os serviços essenciais ao desempenho da pesca. Peculiaridades que acarretam imediato reconhecimento dos problemas inerentes à atividade.

[...]. Não é só a Colônia sendo independente, ela não dá vazão. O que é que acontece, a colônia realmente ela seria é representada no estado, no município como nós estamos as vezes. Mas em si, ela sozinha fica difícil, quando a gente sai daqui pra ir pro Rio, precisa de uma declaração, a Colônia ainda não abriu, abre em torno de oito horas, Então a gente chega lá sete horas, acorda aqui quatro horas da manhã, toma banho, prepara a documentação e sai. Então quando a gente sair nessas regulamentações de carteira de repente esquece um documento aqui na ilha. Então eu como representante me prontificava a ir lá levar o documento que ficou faltando. Então isso acontecia, aí era dado ok, eu voltava com a equipe no dia seguinte pegava, ou no dia marcado, pegava a documentação que estava faltando, apresentava no MPA e dava ok... Então se a gente for trazer isso pra colônia, quando chegar lá a colônia vai estar fechada, segunda feira ela não funciona, ela funciona de terça a sábado, sábado os órgãos públicos não funcionam. Então, estamos perdendo tempo, espaço nesse meio termo, então, e se a colônia, se chegar uma pessoa lá ele vai “tá” dando declaração né, e já aqui se chegar pessoas me pedindo uma declaração que não seja um pescador eu não vou dar entendeu. E se for, eu vou dar já preenchida

⁵² Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/camaranoticias/noticias/TRABALHO-E-PREVIDENCIA/445093-FINANÇAS-APROVA-EQUIPARACAO-DE-SINDICATOS-A-COLONIAS-DE-PESCADOR.html>>. Acesso em: 18 mai. 2014.

com o nome dele, o RG dele, então ele não tem como passar essa declaração pra outra pessoa, porque é dele, automaticamente é dele... e já lá na colônia não, sai livremente... então a pessoa faz Xerox ali um monte de vezes e sai distribuindo, então o vizinho tem, o outro vizinho, o cachorro, o gato. Colmo nós vemos aí o programa do governo, excelente programa do bolsa família né, animais com nome de pessoas recebendo bolsa família né... Então são coisas que o governo, as vezes não erra, se equivoca, quem erra são os pobres, principalmente o pescador (Pescador 11).

Portanto, sem entrar nos méritos do termo, as lideranças nas respectivas Colônias e Associações são compostas por verdadeiros abnegados.

1.5 Desequilíbrios no jogo de vida e morte

Como não poderia ser diferente, a pauta “Baía de Sepetiba” fora engrossada por outras discussões - preocupações ecológicas manifestadas por parte dos pescadores e inclusive pelo Comandante Guilherme (CADIM), sobre uma possível superpopulação de águas-vivas (*filo Cnidária*).

As águas-vivas, comuns na Baía, aumentaram em quantidade e tempo de permanência nos últimos anos. Uma hipótese, para a mutação, surgiu do Sr. Paulo Fernandez, filiado a Z-16 e Presidente da Associação dos Pescadores da Ilha da Marambaia (APIM). O pescador aventou as obras de dragagem e aprofundamento do canal de acesso confundirem a espécie, nas suas palavras:

Segundo os biólogos, os estudiosos, a água viva se forma lá no profundo... então o que aconteceu com a nossa baía, é que se formou um canal aqui e outro fora, com o aprofundamento desse canal. O que é que aconteceu, a água viva veio e se estacionou dentro daquele profundo... como é um lugar de Baía de água corrente, a água levantou ela e atacou as praias.... Então foi difícil ela voltar pro oceano porque ela caía naquele profundo do canal. Na outra maré ela voltava de novo. Então foi difícil, que ela sumisse na praia... então ficou assim realmente, esse ano ela demorou mais devido a esse canal, o pescador sofreu muito com água viva, pescador sem a proteção.

Apesar da explanação ser plausível, ao consultar a literatura sobre o assunto mais fatores relacionados ao desequilíbrio, como o aumento de temperatura das águas, maior aporte a nutrientes devido à poluição, e/ou diminuição de espécimes no habitat, são ventilados. E, o progressivo deslocamento ou redução das populações de peixes, golfinhos, botos e tartarugas marinhas, que se alimentam das águas vivas, podem explicar o desequilíbrio.

As cinco espécies de tartarugas marinhas registradas no Brasil são citadas na lista oficial de espécies da fauna brasileira ameaçada de extinção (Portaria IBAMA Nº 1.522, de 19/12/89 e Nº 42 N, de 27/04/92). Segundo o *International Union for Conservation of Nature* (IUCN), a tartaruga cabeçuda (*Caretta caretta*), a aruanã (*Chelonia mydas*) e a tartaruga-comum (*Lepidochelys olivacea*) são consideradas como “Em Perigo”; e a tartaruga-de-couro (*Dermochelys coriacea*) e a tartaruga-do-norte (*Eretmochelys imbricata*) como “Criticamente em Perigo” (INEA, 2011, p.15).

O professor Carlos Duarte (2012) da Universidade da Austrália Ocidental afirma: “A proliferação de estruturas artificiais tais como portos, instalações navais e de aquicultura providenciam um habitat para os pólipos de águas-vivas e pode ser um importante fator para explicar o aumento do número de águas-vivas”.

Entre as tentativas de explicar, certo é a necessidade de investigar e proceder monitoramentos no sistema suporte, sobre o transporte e migração de espécies invasoras. Identificar e definir os organismos que causam algum tipo de impacto mensurável, ecológico, socioeconômico, cultural ou à saúde.

De acordo com o professor Rubens Lopes, do Instituto Oceanográfico da Universidade de São Paulo (USP), no lançamento do livro “Informe sobre as Espécies Exóticas Invasoras Marinhas no Brasil” em 2009, o impacto do transporte marinho é determinante pela introdução dessas espécies. E ele ocorre por meio da água de lastro - despejada em quantidades imensas na costa brasileira -, como por incrustação nos cascos de navios e plataformas de petróleo”.⁵³ Lopes, também alerta outro vetor importante ser a aquicultura:

A atividade traz organismos exóticos que acabam sendo lançados no ambiente natural e se tornam invasores. Os pólipos também incrustam em cascos de navios, como afirmou Duarte, [...] Pólipos de água-viva existem na parte de baixo destas estruturas artificiais em densidades com mais de 10 mil deles por metro quadrado; às vezes, com até 100 mil por metro quadrado. E chama a proposição de hipótese de “cavalo de Tróia”.⁵⁴

Todavia, na opinião dos pescadores, a precaução inexistente.

[...] nunca vi aqui na minha região alguém fazendo coleta de água, INEA e IBAMA, Vale, ninguém, eles dizem que existe, mas eu não vejo (Pescador 7). Dizem que a Vale faz monitoramento, pra saber a qualidade da água, eu não vejo (Pescador 13).

⁵³ Disponível em: <<http://agencia.fapesp.br/11612>>. Acesso em: 12 mai. 2013.

⁵⁴ Disponível em: <<http://phys.org/news/2012-09-trojan-horse-effect-jellyfish-blooms.html>>. Acesso em: 10 out. 2012.

Conquanto, tomar ciência do real perigo que os projetos de crescimento econômico anunciam, sem a devida sistematização, problematização e discussão quanto aos desequilíbrios ambientais, seja prudente. O desejo de realizar e obter lucros instantâneos, usualmente preterem cuidados. Sendo assim, a urgência do mundo contemporâneo, os efeitos sobre a cultura política nacional e regional, ao desprezar medidas preventivas pode provocar ao invés do superávit, a reprodução de prejuízos imensuráveis a médio e longo prazo.

De acordo com os conteúdos apresentados, acredita-se na necessidade de rever conceitos e observar além da criação de estruturas para o tráfego marítimo. Porque, os riscos transpassam a “superpopulação” de águas-vivas, sugere ameaças até maiores que as dos espécimes exóticos na Baía de Sepetiba.

A movimentação de embarcações tem produzido vários contratempos aos pescadores, alguns deles relatam navios e dragas imprimirem alta velocidade e mesmo com a sinalização, nas áreas que a pesca ainda não foi proibida, se registram incidentes. Num deles, o quase abalroamento - a menos de 20 metros do barco de pesca – de uma canoa pela draga a serviço da empresa MMX, vitimou o Sr. Paulo Fernandez. O “acidente”, mesmo sem um desfecho fatal, resultou na perda do aparelho de telefonia celular, do isopor, escoriações/ferimentos pelo corpo e a rede de pesca danificada. Uma semana depois, o morador da Ilha da Marambaia denunciou ao Ministério Público do Rio de Janeiro, sob Protocolo nº205433, ao CAO 6 – CIDADANIA em 01/10/2012, de onde no dia seguinte foi encaminhado à 2ª PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE TUTELA COLETIVA DE ANGRA DOS REIS. Sobre o episódio, outro pescador filiado a Colônia Z-15 (Sepetiba), comentou:

[...] quando ele viu a draga tava passando a cinco metros dele... ele pesca de canoa, perdeu a rede, quase se machuca sério, quase perdeu a vida... E quase perdeu a vida que é o mais importante... e eles não respeitam não. As navegações não tá sendo. Aí um diz que tá a serviço da marinha, outro diz que tá da MMX e no final termina tudo, zero a zero que você não sabe quem é quem né (Pescador 13).

Ainda perplexo e amedrontado, o Sr. Paulo, em 2012, prestou o seguinte depoimento:

Então quer dizer, perdi celular, eu perdi isopor. Eles disseram para eu fotografar... isso e como fotografar... E também a máquina que não é minha né, ela foi doada, se eu perco aquela máquina né, eu tenho um contrato, eu sou até preso se eu perder aquela máquina, se sumir uma peça do que foi doado do ministério da pesca né. [...] e minha pressão arterial, eu que nunca tive problema de pressão, hoje estou tomando remédio pra pressão, um remédio pra inflamação que eu bati com o cotovelo e com as costas né, estou tomando remédio caro, comprei sem poder e estou aí agora guardando a resposta né, corro risco de levar uma multa né, vou correr o risco né, vou proceder pra frente o processo porque não é por indenização, mas sim pelo respeito, acho que o respeito tem que ser principalmente o mais importante pra nós né.

O tempo passa, mas apenas surpreenderá o atentado contra a vida, sem maiores considerações, figurar em estatísticas oficiais e, se as mesmas chegarem a existir, ter qualquer peso no jogo de interesses que se joga na Baía de Sepetiba.

Enfatiza-se, sabe-se a situação da Baía ser de declínio e precariedade, mas não é possível observar qualquer sinal de melhora. Dessa forma, apenas urgem providências, conforme as regras prescritas por iniciativa do poder público. O Estado precisa se conscientizar, não ser o suficiente reportar resultados econômicos e projetar metas no uso da Baía de Sepetiba. O jogo é mais complexo, compreende a vida do ecossistema e de todos os arranjos sociais dependentes do haver vida na Baía.

É preciso, ter precisão, sobre a existência de vulnerabilidades, sujeições e tanto projeções quanto expectativas. A despeito de se eleger, prioritariamente, o acúmulo e reprodução de cifras, é fundamental adotar medidas responsáveis para evitar maiores prejuízos. Com isso, repensar as políticas de desprezo as salvaguardas que afirmam a deterioração moral do Estado brasileiro.

No vácuo de projeções e expectativas, alvo de comentários e discussões durante toda a pesquisa, encontra-se na incapacidade, voluntaria ou involuntária, de discernimento do poder público. Tal problema, ganhou maior atenção na formação e realização das dinâmicas de Grupos Focais, quando o processo submetido a Baía de Sepetiba foi discutido incisivamente. Essa submissão, como se evidencia, implica nas perdas das características físicas e biológicas, até da importância social para as populações locais, com a possibilidade de alastrar-se por toda região.

As manifestações dos pescadores, algumas entremeadas no texto, expressam indignações no enredamento do processo, julgado por esses atores sociais como irreversível. Quase unissonamente, os mesmos, fizeram soar os ecos originados nas

Colônias, Associações, comunidades e indivíduos refletirem a preocupação de todos. Aliás, qualificaram os empreendimentos atuais como os maiores responsáveis pela piora das condições da Baía de Sepetiba:

Agora é como a gente ve aí, vazamento de óleo, agora não tem como a gente provar porque né, você vê até ta acabando o marisco... quando a pesca estava difícil a gente vivia de marisco, criava marisco pra vender. Agora pode correr de pedra a pedra que não se ve mais mariscos, porque esse movimento de dragagem mudou o oxigênio da água, talvez até um vazamento de alguma química ou produto químico que eles lavam o porão do navio, ninguém está vendo, o cara descarrega na Baía e vai embora. (Pescador 14) [...] o empreendimento com dinheiro chega rapidinho pro governo, daí ele chega no governo pede a licença, aí vem a primeira licença, e vem a segunda, vem a terceira, aí vem a licença de operação LO, eles operam e nós ficamos aí a ver navios. Então eu né, como representante da associação falo que nós estamos já a ver navio que esses governos estão pouco se lixando pro pequeno, então nós não temos lei (Pescador 13).

A partir dos depoimentos, talvez não seja difícil perceber o pescador (assim como a pesca e a Baía de Sepetiba) se considerar abandonado, desprestigiado, ameaçado e ver esperanças esvanecerem. A construção dessa compreensão, na forma, conteúdo e significado, se aproxima das reflexões formuladas por Kubler-Ross (1997) ao compor um modelo explicativo sobre a perda.

Conforme Kubler-Ross, a primeira fase do processo é a “Negação”. Açodada pela não apreensão da perda, as pessoas negligenciam a necessidade de se posicionar, ou seja, ignorar a situação ou o processo. Comportamento possível de associar à chegada dos empreendimentos na região, numa época em que mesmo comprometida ambientalmente, havia a sensação de equilíbrio. Ou, quando as ameaças reveladas, não indicavam uma provável degradação socioambiental.

A segunda fase, seguindo o postulado, envereda pelo sentimento de “Raiva e Cólera”, se materializa nas iniciativas, manifestações e ações de resistência. Na comparação com a Baía de Sepetiba, mesmo ocorrendo historicamente, a insurgência de novos movimentos de contestação e resistência encaminham o estabelecimento do cenário de conflito. Esse estágio antecede à terceira fase, formatada principalmente no século XXI por movimentos na direção da reprodução dos interesses e apropriação de espaços “estratégicos”. É percebida na implantação dos grandes empreendimentos,

alimentados por um projeto político dedicado ao crescimento econômico que desloca investimentos para produzir luminosidade no território antes opaco.

Quão sobrevivem na Baía de Sepetiba, faz insurgir o recrudescimento de diferentes estratégias, pontuais ou oportunistas, principalmente provoca a atmosfera de tensão, estimulada pelas constantes tentativas de monopólio e dominação. Nesse sentido, a competição pelo controle, reconhecimento, legitimidade e revitalização da hidrovia torna-se o elemento fundante duma espécie de segregação, determina e limita usanças, e ainda revela o conflito na produção do espaço.

Como assinala Lefebvre (1986, p. 32), ao mesmo tempo em que o espaço carrega consigo simbolismos explícitos ou clandestinos - representações das relações de produção e sociais de produção - próprios do cotidiano, do particular, do vivido, transmitem também as mensagens hegemônicas do poder e da dominação, expressões do geral, do concebido. Simultaneamente, em resposta às tensões, lideranças nos núcleos de resistência precisaram se reorganizar e rever estratégias para o enfrentamento. Ao não descobrir uma tática consistente, que permita reunir forças e equilibrar a capacidade de enfrentamento ante ao poder desproporcional mobilizado pela PPP, são obrigados a caminhar para a “Negociação”, fase imediata na proposta de Ross.

No entanto, a negociação talvez não possa se chamar assim, pauta-se na ótica do ator que controla e determina acesso e recursos, demandas e ofertas. A barganha, dirigida, demonstra a dificuldade dos pescadores em defender ponto de vista enquanto obriga a processar orientações subordinadas às regras criadas e impostas pelo grupo político e econômico. A PPP, apresenta suas armas na operação de fragmentar, pulverizar e dispersar opositores, quando seria sensato absorver informações do outro, para desenvolver, no sentido estrito, ajustamentos da conduta. Com uso de força, as regulações e normatizações sistematicamente compelem pescadores/moradores a abandonar posturas combativas, que seriam úteis no encontro de variáveis harmônicas em consonância às necessidades do projeto, do meio ambiente e dos núcleos sociais.

Deve-se lembrar, o conflito necessariamente não precisa ser negativo, a situação conflitiva pode se converter, por meio de fatores motivacionais e expectacionais, em oportunidades no estímulo à criatividade e servir à construção de soluções. Mas

infelizmente essa compreensão ainda é difícil e improvável, a formação dos cenários atuais é, muito mais, definida pelo deslocamento de interesses e disputas de protagonismos dos atores em detrimento à abertura de escolhas, de caminhos que possam conduzir à coalizão, reduzir distâncias e dar origem ao novo.

Esquece-se, mesmo sujeitadas a sanções impetradas pela elite econômica e política, preocupada no estabelecimento de preços a serem pagos, as antigas lideranças da Baía são constituídas e unidas por um mesmo sentimento de territorialidade, pelo *habitus*.

[...] um sistema de disposições duráveis e transponíveis que, integrando todas as experiências passadas, funciona a cada momento como uma matriz de percepções, de apreciações e de ações – e torna possível a realização de tarefas infinitamente diferenciadas, graças às transferências analógicas de esquemas ... (BOURDIEU, 1983, p. 65).

Mas, na esperança de obter “compensações” previstas no regulamento, as pessoas aceitam propostas, com raras concessões, produzidas pela elite dominante. O expediente realiza relações, nas quais riquezas são trocadas por uma alegoria excedente. Em outras palavras, valores materiais e simbólicos, inscritos na longa duração, são entregues para receber coisas de importância efêmera, volátil e perecível. Grosso modo, na lógica primitiva, as políticas compensatórias reproduzem a antiga prática do escambo de bens por apitos e espelhos, sendo assim a forma preço só existe para quem realiza a reificação.

Conformados, das regras do jogo montadas e desmontadas pelos agentes do poder, os pescadores da Baía têm deixado de lutar pelo que entendem como justo. O maior bem, ainda negociado, passou a ser o tempo com objetivo de aumentar permanências na Baía de Sepetiba. Assim, economizam forças e esperanças na continuidade das atividades e práticas artesanais, metaforicamente lutam para manter pacientes (pesca, pescador, comunidades, ecossistema) respirando por aparelhos.

Mas essa fase aos poucos é superada pela sucessiva, onde emerge apatia e “Depressão”, instalada simultaneamente a chegada de mais e novos empreendimentos, progressiva e sucessivamente, que anunciam o desfecho, ou seja, a “Morte”. Para muitos pescadores não há mais o que fazer, não adianta insistir, já que as decisões são tomadas monocraticamente pelos “representantes” do povo. Diante desse cenário, apenas resta renderem-se as determinações e forças descomuns, legitimamente duvidosas.

No intuito de conhecer e reconhecer ações semelhantes, balizadas pela penetração de empreendimentos a produzir efeitos sobre a ambiência. Procurar nas cicatrizes, rastros da criação ou destruição, como os reatores de “Zonas de Sacrificio”, verificar como reagiram e reagem, a investigação perscruta movimentações em outros ambientes, inclusive para além do território nacional.

Todavia, durante as incursões na Baía de Sepetiba, apontou-se o olhar a recorrência e importância das rotinas artesanais nos arranjos sociais e culturais, mesmo diante do processo definido por Milton Santos como “Globalitarismo” (SANTOS 2001).⁵⁵ Nelas, a exploração sustentável da pesca artesanal, sensivelmente dependente da boa qualidade do meio ambiente e instintivamente associada ao turismo ecológico, se mostra protagonista. Assim como, os recursos naturais, fontes a manutenção dos agrupamentos e famílias estabelecidas e estruturadas, pela base extrativista, no entorno dos ecossistemas litorâneos e fluviais.

No caso brasileiro, em vista da diversidade nas dimensões continentais, a relação interdependente, quase simbiótica, entre homem e meio nos 7.408km de litoral ou 9.198km, inclusive reentrâncias e saliências, envolve mais de um milhão de pescadores artesanais. Nessa paisagem, também águas interiores, caiçaras e pescadores artesanais nos litorais do Paraná, São Paulo e Rio de Janeiro, jangadeiros cearenses e ribeirinhos da Amazônia, para citar apenas os mais significativos e particularizados, sobrevivem. Mas por conta de uma espécie de “predestinação”, a superexploração que aluga, consigna e/ou apropria de lugares tardiamente assinalados como estratégicos, preço da terra baixo, sujeita ao esbulho, à destituição do território e da territorialidade.

A expansão de projetos, mormente empresariais, a agregar pretensões políticas e priorizar dimensões econômicas agenciam interstícios ao colidir com as territorialidades, em lugares que detêm na sua compreensão a dimensão social, por preservar e cultivar os valores simbólicos. Ou seja, no território usado, perpassado por objetos e ações que cultiva o sinônimo de espaço habitado, de espaço humano (SANTOS, 1996, p.16), certo modo, perder as referências pessoais e/ou coletivas é mais fácil. Quanto a ideia de

⁵⁵ Neologismo criado pelo autor a fim de expressar uma espécie de totalitarismo imposto por nações hegemônicas às periféricas, no âmbito econômico, social e cultural.

desterritorialização, acendida por choques e fissuras, é interessante conferir:

Para uns, por exemplo, desterritorialização está ligada à fragilidade crescente das fronteiras, especialmente das fronteiras estatais – o território, aí, é, sobretudo um território político. Para outros, desterritorialização está ligada à hibridização cultural que impede o reconhecimento de identidades claramente definidas – o território aqui é, antes de tudo, um território simbólico, ou um espaço de referência para a construção de identidades [...] (HAESBAERT, 1994, p. 35).

Depressa infere-se, as populações e atividades com menor poder de reconhecimento, frente ao projeto político-econômico que promete incluir inovações, assumir responsabilidades e respeitar direitos sociais e ambientais, contraditoriamente tornam-se alvos preferenciais e mais frágeis à missão do crescimento.

Doravante, pensar transformações e modificações da paisagem pelo caráter material e desenvolvimentista não parece bastante. O que está em jogo, há muito, deixou de ser simplesmente o empreendimento com função cumulativa de dinheiro que, movido pelas propriedades multiplicadoras, pode alavancar crescimento econômico e financiar campanhas eleitorais, por exemplo. A investida, no agora, desmonta ativos socioambientais e dissolve referências responsáveis por afinar o sentimento de pertencer. Em detrimento à veleidade de possuir espaços, fundem-se diversos desmembramentos que remetem à derrocada de lugares, valores, importâncias e paisagens surgidas no encontro do sócio com o ambiental. Porém, aquilo que determina valor e razão aos ambientes, pessoas, atividades e bens, as influências mútuas no desenvolvimento de práticas, compartilhamento de significados e significâncias agudamente são distendidas. Com isso, vínculos se descolam e uma ação “ácida” que digere afinidades e dependências recíprocas é permitida. Se não mais houver interações, as ligações e relações podem não fazer sentido, assim podem ser abandonadas pelo desuso e com o passar do tempo até mesmo esquecidas.

Por esse viés, afirmam-se as práticas, hábitos e atividades artesanais, instiladas pela tradição, precisam de o meio ambiente equilibrado em uma conjuntura de reprodução que ofereça riquezas e valores reconhecíveis. Por sua vez, o meio e o ambiente necessitam de pessoas que compreendam a dinâmica cíclica e renovável como bem e saibam desfrutar benefícios com parcimônia. Sem desenvolver a consciência sobre os elementos que

agrupados se auto-organizam, para gerar vida no mais amplo sentido, a “natureza” perde a razão de existir e todas as coisas que dela deriva e não passam pela lente, pelo filtro em posse da mão invisível deixam de conter significados.

Embora este não seja um espaço para discutir o sistema político, é oportuno fazê-lo, pois as Colônias de Pesca seguem o princípio representativo e caso as experiências conduzidas pelos representantes escolhidos - considerando um cenário ideal, onde existem opções e é possível escolher entre diferentes - não reflitam as expectativas dos representados, qual legitimidade pode haver na representação?

Sendo assim, qual legitimidade pode existir em um poder instituído pelos dispositivos “democráticos”, mesmo indiretos, digeridos pela autocracia da PPP?

Estima-se, caso o processo em curso eivado pela superutilização de força não seja revisto, a Baía de Sepetiba reproduzirá resultados semelhantes aos da Baía de Guanabara sem precisar de tanto tempo. Na condição de não serem tomadas providências para controlar as violências à paisagem, fiscalizar águas de lastro, conter a pesca predatória e monitorar a qualidade das águas, as decorrências serão precipitadas. Ainda, sem permitir a participação de moradores, pescadores e estudiosos - os projetos ganham em importância quando a sociedade se engaja – não será possível encontrar opções eficientes na sua recuperação.

A previsão pode parecer fatalista, mas em virtude das experiências narradas nos depoimentos, à hipótese não parece absurda ou distante:

Pescador – mês retrasado, aproximadamente em dois meses surgiu aqui uma água preta, uma água preta com um mau cheiro e ficou aí aproximadamente, uns 15 a 20 dias, quase um mês e não tinha queixa, essa água veio com a água corrente passando aonde a gente pesca na praia da Marambaia, aquela água escura, mas uma expressão muito imensa. Não tinha peixe em nenhum lugar, qualquer lugar que você ia não dava peixe, deveria ser até um produto químico que eles devem ter lançado... O navio deve ter jogado aí no mar e talvez né, aquilo ali foi o impacto do... foi assim né, ambiental onde não teve solução.

Sem assumir compromissos com ambiente e atores o desfecho inevitável da crescente perda de qualidade que já se encaminha no declínio do estuário, maternidade e abrigo de toda uma população, pode ser a morte.

A seguir pelos trilhos, parecidos aos condenados no passado, da destruição sem criatividade, erguimento de cercas, muros, grades e afastar as condições que, no passado

recente, possibilitava as pessoas viverem. Suprimir capacidades, desenvolvidas no e com o ambiente, que permitiram reconhecer e valorizar a região e os indivíduos. Aprender e transmitir conhecimentos empíricos, compreendidos como habilidades e capitais sociais úteis no abastecimento, na defesa e salvaguarda. Antes mesmo do poder público perceber valores na natureza, ao afiançar a criação das Colônias de Pesca pelo território nacional, escolas como a de Pesca Darcy Vargas, e fazer uso desses conhecimentos, o futuro parece ser sombrio. Mormente, no tempo do século XXI, cuja velocidade é o instante, a escala é mega, não é preciso saber esperar nascer, desenvolver e encontrar no meio aquilo que sacia as fomes. O incremento de atividades se espalha no espaço, sem compromissos com a condição ou tradição da região, e inibe a conjugação do verbo “dividir”. É possível concluir, a saúde das pessoas, num sentido amplo, não depender da saúde dos ecossistemas, nesse caso da própria Baía de Sepetiba, e por isso, talvez, possa ser esquecida.

Capítulo 2. – Vida e Morte da Baía de Guanabara

Nenhuma outra cidade no mundo se igualaria ao Rio de Janeiro, nas alterações ambientais produzidas, na destruição de tantos e diversificados ecossistemas e na liquidação dos valores culturais, históricos e paisagísticos (AMADOR, 1992, p. 213).

As compreensões, reais e imaginárias, da cidade do Rio de Janeiro⁵⁶ começam a adotar formas contraditórias tão logo o pântano natural, a Baía de Guanabara, ser avistado.

Enchida, primeiramente, pela abundante fauna, flora e tribos do tronco Tupi (Tamoio-Tupinambás e Temiminós-Maracajás) organizados numa espécie de “sociação” (SIMMEL, 2006) ou “interdependência” (ELIAS, 1993), retiravam da natureza apenas o necessário. A “Guana-pará” (seio-mar em tupi guarani), de 468 quilômetros quadrados⁵⁷, segundo Victor Coelho (2007, p.36), localizada nas coordenadas 22°54’23” de latitude sul e 43°10’2” de longitude oeste de Greewinch, inserida no que Silveira (1964 apud AMADOR, 1997) chamou Litoral de Escarpas Cristalinas⁵⁸, integra uma Bacia Hidrográfica de aproximadamente 4.600km². Na atualidade, abarca total ou parcialmente os municípios do Rio de Janeiro, Niterói, São Gonçalo, Itaboraí, Rio Bonito, Cachoeiras de Macacu, Guapimirim, Magé, Petrópolis, Duque de Caxias, São João de Meriti, Nova Iguaçu, Nilópolis e Queimados. Mas, no dia primeiro do janeiro de 1502, os tripulantes em três naus⁵⁹ que penetraram suas águas, inicialmente acreditavam ser foz de um rio, pintaram um Rio de Janeiro.

Desde então, o ambiente revela novidades, excita corações e mentes a experimentações, cuja criatividade consente inclusive corromper e inverter valores. Enquanto reconhecia fronteiras e recursos disponíveis, a missão exploratória inaugura sucessivas apropriações e usos, gradualmente amplificados, a exercer força e pressão sobre os ecossistemas e encurtar, depois de longo tempo, o perímetro a 392km² (AMADOR, 1997; 2013, p.277), principalmente, alternar significados.

⁵⁶ Fundada em 1565 por Estácio de Sá.

⁵⁷ Considerando a Baía até o arco das ilhas Pai, Mãe e Menina e a Ponta do Arpoador. (AMADOR, 2013, p.4)

⁵⁸ Caracterizada pela presença do Embasamento Cristalino, pontões, costões ou ilhas na parte aquática e a Serra do Mar na face interna, na escala vigente, do norte do estado do Rio de Janeiro ao Cabo de Santa Marta (SC).

⁵⁹ O comando da expedição, segundo o historiador Milton de Mendonça Teixeira, pode ser atribuído a Gaspar Lemos, a Gonçalo Coelho ou Nuno Manuel, ainda na opinião do Barão do Rio Branco a André Gonçalves.

Na sinopse de “Baía de Guanabara e Ecossistemas Periféricos: Homem e Natureza” (1997), Elmo Amador mede assim a sua trajetória:

Como produto de uma lenta e complexa evolução cósmica-geológica-geomorfológica-ambiental, foram produzidos no planeta Terra, Paraísos Tropicais, nos quais se instalaram ecossistemas altamente produtivos e diversificados biologicamente, que atraíam, milenarmente, populações de povos coletores e pescadores, que se harmonizavam com os limites da natureza. Um desses paraísos tropicais era a Baía de Guanabara, com seus complexos, diversos e produtivos ecossistemas periféricos. Com o mercantilismo, primeiro estágio do capitalismo, estes paraísos foram (des) cobertos pelos europeus e utilizados no processo de produção e reprodução do capital, baseada na mão de obra escrava e rapinagem dos recursos naturais. Nos diversos estágios do capitalismo, que sucederam a colonização, espaço, natureza e homem foram transformados em objeto de lucro e de acumulação. Atualmente, a bacia contribuinte à Baía de Guanabara, apesar da importância histórica, econômica, cultural, científica, social e ambiental é um dos ambientes costeiros mais degradados do país, tanto do ponto de vista ambiental, quanto social, sendo exemplo emblemático do caráter predatório da colonização e dominação dos países do Terceiro Mundo. Há poucos anos da virada do milênio e da "comemoração" dos 500 anos da invasão e colonização do Brasil (e do desvendamento da Baía de Guanabara para o mundo ocidental), é oportuno que se faça um balanço da história desta dominação.

Possivelmente, o fragmento que sintetiza o percurso possa sinalizar o tratamento destinado ao signo carioca e a importância na pesquisa de Amador, subsidiária aos trabalhos de Mauricio de Abreu, Victor Coelho e demais autores, quase esgotar conteúdos sobre a reserva natural.

Entretanto, a análise mais recente, ao evidenciar o recrudescimento de usos e promessas redentoras (arquitetadas na fértil imaginação da PPP) atesta a continuidade das tensões e oferece acréscimos vocacionados a escrita de mais histórias. Sobretudo, por sublimar decisões aderentes às esferas do político, econômico, social e ambiental adequadas ao viés do planejamento.

Sendo assim, as deliberações gestadas no cruzamento do poder público com o privado, revestidas de alegorias sociais e ambientais, instrumentalizadas por dispositivos técnicos e legislação modernizada, além de trazer a “suspensão” traços de antigas práticas reconfiguradoras, permite pesar motivações, responsabilidades e resultados. Portanto, observar nas experiências do passado sinais, expectativas e incertezas contribui a formulação de quadros comparativos. Em seguida, a detecção de avanços e retrocessos que podem ser reproduzidos no tempo presente. Além disso, investigar intervenções que

redimensionaram a Baía de Guanabara, ajuda esboçar compreensões inscritas na contemporaneidade, projetar e planejar cenários.

Parafraseando, na ordem inversa, o poeta João Cabral de Melo Neto⁶⁰ esse capítulo se propõe discorrer a vida da Baía de Guanabara. Por meio da pesquisa histórica da colônia, velha República até as desventuras do século XX, examina simultaneamente o processo com poder de induzir a morte. No corte temporal, largo, verificam-se as intensas e expressivas modificações apressadas, progressivamente, pelo amadurecimento e aumento da voracidade dos capitais. Dotações, direta e indiretamente influenciadoras e influenciadas pelas dinâmicas tecnológicas, que agudizaram prejuízos enquanto alargava a profusão de impactos, agressões e escalas. A abordagem, ainda aglutina leituras de algumas tentativas, sem pensar recuperação da saúde ambiental, de despoluir a Baía e as promessas na onda dos “Megaeventos”.

Com a intenção de promover o diálogo entre Urbanismo e a chamada História Natural, observa a relação do produtivo ecossistema costeiro tropical, submetido à degradação socioambiental, na construção da cena carioca. Para tanto, abraça inspirações, memórias e experiências de autores que incluíram como objeto a Baía de Guanabara. São os casos de Elmo da Silva Salvador Amador e Mauricio de Almeida Abreu cujas impressões, subjetividades, sentimentos, aflições, julgamentos políticos e morais das práticas do Estado e incidências na paisagem são absorvidos. Deles, entre outros, assimila reflexões que atravessam o caráter científico/ortodoxo, para afinar o olhar e a percepção com gradações holísticas.

2.1 Experimentar a Baía, a Guanabara

Em 2009, ao perquirir “Os sentidos da Avenida Brasil”,⁶¹ na orientação do professor José Augusto Valladares Pádua, determinados documentos davam ciência da desconstrução ou processual reformulação da Baía de Guanabara. As informações e imagens colhidas nas fontes, além de evidenciar a dilatação da amplitude funcional e a transformação promovida, ilustraram “cirurgias” estéticas e topográficas para construir a

⁶⁰ Referência ao poema “Morte e Vida Severina”, obra-prima do poeta pernambucano escrito entre 1954 e 1955.

⁶¹ Monografia (Bacharelado em História) - Instituto de Filosofia e Ciências Sociais (IFCS-UFRJ).

cidade, conseqüentemente a região metropolitana. Os ângulos e percepções desprendidas, além de diminuir certo grau de miopia, ampliaram o olhar para outras formas de compreender e reconhecê-la. Aliás, o objeto acessório à pesquisa, apesar de povoar a memória, não despertava maior atenção até conhecer os trabalhos de Amador, Lejune de Oliveira e Mauricio de Abreu. Nesses repositórios, um pouco da história, desconhecida também por parte das pessoas que passam, trabalham, convivem e/ou moram no Rio de Janeiro, deixou de ser ignorada. Embora se saiba a cidade ocupar espaços criados por aterros, o desconhecimento não chega a ser surpreendente. A paisagem desaparecida, em meio a intervenções das quais tamanho e amplitude é difícil ter noção, escondeu consigo importâncias do ambiente. Tais fatores, provavelmente, ajudam a explicar o lugar secundário na memória coletiva, no planejamento e no trato.

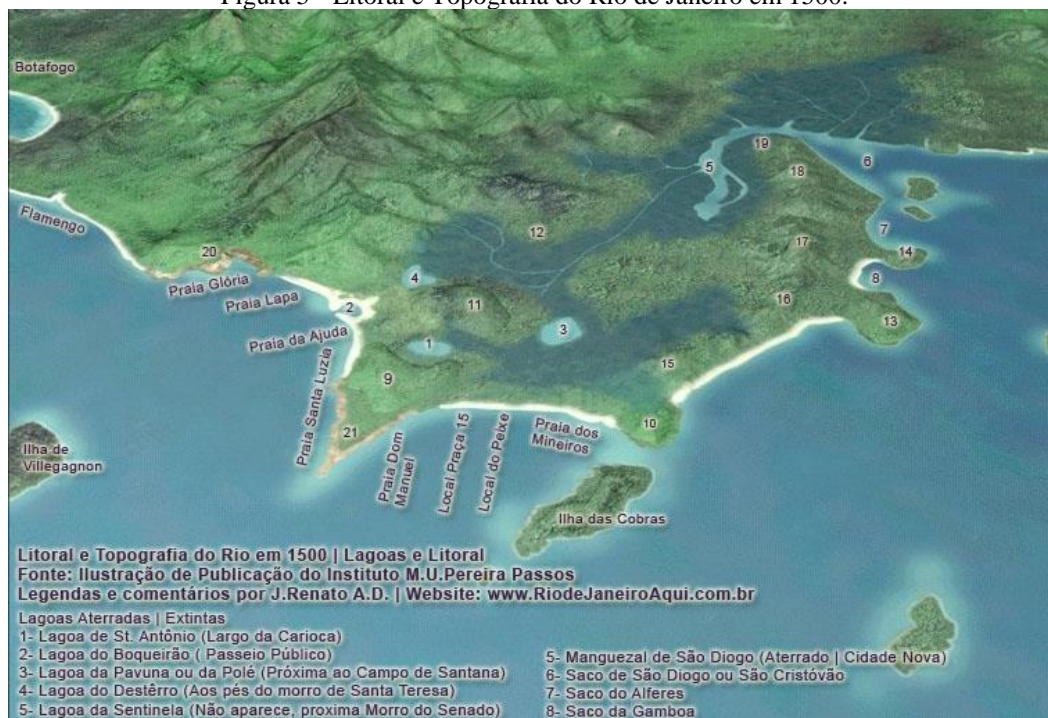
Para além de manguezais, lagunas, brejos e pântanos dizimados, a Baía de Guanabara teve o elemento mais característico, emblemático e funcional na reprodução de vidas, o espelho d'água, boa parte furtado. Tão admirável quanto, essa missão reconfiguradora, preferencialmente, serviu a reconfigurações sustidas por interesses financeiros. Mas, como as lições de História, nesse caso Ambiental e do Planejamento, não são acessadas e capturadas por todos, após a reconfiguração e apagamento de determinadas marcas distintivas, o ambiente da Baía pode ser ressignificado por usos e formas atribuídas, assimiladas e naturalizadas, como se o ontem não houvesse.

Ao sobrepor, ou remover, indícios da função mantenedora e reprodutora de vidas, uma espécie de “não sentimento” se torna difuso, possibilita a reificação e a transformação ao sabor do desejo do tomador. Ultimamente, a porção ocidental ou “o fundo da Baía”, outros trechos igualmente afastados dos cartões postais, não passam de espaços “invisíveis”, quando muito são tingidos de “não lugares” (AUGÉ, 2012). Às paisagens, medidas por relações quantitativas, resta apenas a indiferença ou pior a ausência de qualquer sentimento.

Talvez, os sentidos despertados pela Baía de Guanabara ao estudante não se façam sentir em boa parte da sociedade, o que se repete quando na história examinada facilmente se identificam tomadas de decisão guiadas pelo não sentimento. Ou melhor, a exploração cinzelada em séculos, é completada por ações, diretas e indiretas, contra as singularidades

desenhadas por ventos, chuvas, marés e demais intempéries. Não raro, o desconhecimento do sistema natural que, por curvas, charcos, alagadiços, lagoas, mangues, riachos e ribeirões reuniam dispositivos de drenagem, filtração, reservas de biomassa e ecossistemas diferenciados, se converte em catástrofes e culpas atribuídas a natureza.

Figura 5 - Litoral e Topografia do Rio de Janeiro em 1500.



Fonte: Disponível em: <<http://www.riodejaneiroaqui.com/pt/antigas-lagoas.html>>. Acesso em: 24 mar. 2015.

Mesmo essencial ao desenvolvimento, a Baía de Guanabara serviu de encosto à acumulação e ao crescimento de uma cidade prodiga em beleza e caos. Resultado de falseamentos, quando muito de surtos do planejamento, nos arredores da histórica e subestimada reserva de espaço. A planta recortada por rios, córregos, valas, e os frequentes registros de inundações assinalam a relação íntima da Baía de Guanabara com o Rio de Janeiro. Visto, na delicada localização, como adverte Elmo Amador (2013), ocorre a transformação improvisada, às custas da destruição da natureza, de um sítio defensivo “impróprio para abrigar uma povoação permanente”. Vale ressaltar, grande parte da possessão, ao contrário de atender demandas por espaços vazios, serviu ao crescimento do hábito de atender o jogo político-econômico.

Os sítios iniciais, escolhidos para acolher a cidade do Rio de Janeiro, tinham apenas uma razão primordial: o domínio e a defesa da Baía de Guanabara, que se constituiria em baluarte para o controle do sul do Brasil, onde tinham notícias de minerais preciosos. Sequer as qualidades da Guanabara, como abrigo seguro e dispondo de ótimas aguadas, foram determinantes na escolha dos sítios originais (AMADOR, 2013, p.50).

No primeiro momento a exploração, oportunista, mesmo sem gerar lucros significativos da prata e do ouro orientou “cercamentos” nos espaços considerados estratégicos. As ocupações incipientes de lugares hostis e impróprios, garantiam objetivos de extrair a *Caesalpinia echinata*, Ibirapitanga ou pau-brasil, e defender contra as investidas francesas. Em seguida, o desenvolvimento de monoculturas, e mais adiante riquezas advindas das minas, alimentaram a perseguição de padrões estéticos importados do velho mundo. Ora impregnados pelo cientificismo higienista/sanitarista, em máximas que se mostraram equivocadas, ora na obediência de interesses especulativos acordados pelo aroma do café. Por fim, as ações antrópicas, incorporadoras e reconfiguradoras, se alinharam à insofismável inclinação do capital para atender o crescimento, valorizar terras e retificar experiências “redentoras” malsucedidas.

Em resposta aos “imperativos”, os ecossistemas da Baía de Guanabara foram profundamente imolados. Por mais difíceis de mensurar, ao não prever os limites da natureza, a capacidade de resiliência foi muito afetada pelos sacrifícios impostos. O comércio do pau-brasil, não só principia as agressões ao reduzir drasticamente a cobertura vegetal, mas oferece vias a rapinagem de outros recursos até acostar-se à mutilação e arrasamento das características geomorfológicas.

Sujeitada a compressões, decorrentes da ocupação e urbanização - quando muito assistida por técnicas rudimentares, algumas ainda vigentes – o alargamento da escala e de alternativas para manter a sua saúde não se fixa como preocupação. Assim, a rotina de ímpetos, experiências e expectativas escrita no “seio do mar” corresponde a uma marcha obstinada orientada pela lógica e racionalidade materialista. Uma predestinação que atravessa as fases de crescimento populacional, comercial, industrial e urbano, assiste o recrudescimento de procedimentos que expôs a toda sorte de ataques, agravadas por sucessivos desmatamentos, produção e despejo de resíduos no sistema fluviomarinho.

A trajetória descrita, à base de tirocínios conforma racionalidades e compreensões sobre charcos e alagadiços, subscrevem ameaças às restingas, praias, ilhas, pontões,

falésias, enseadas, estuários, lagunas, sistemas fluviais, brejos e manguezais. Avança, no objetivo de apoderar, sujeitar e usar a Guanabara no ato de sublinhar ignorâncias, faltas e excessos das poucas boas intenções, quase sempre vexatórias. Os últimos golpes, não menos contundentes, entregam protagonismo a industrialização, rudimentar e devastadora, acrescenta elementos especulativos no arrasamento do sistema suporte e das defesas naturais. Dessarte, produz danos ambientais irreversíveis, na composição de uma história que não se escreve apenas no passado.

A extensa pesquisa de Amador, dados do Instituto Baía de Guanabara (IBG) e o trabalho de Victor Coelho (2007), indicam os 4.566km² da Bacia da Guanabara até a Baía abrigarem 3.335km² de Mata Atlântica nas serras, morrotes, colinas e ilhas cobertas por árvores onde se destacavam jequitibás e cedros. Enquanto 257,9km² da orla correspondiam a manguezais no Saco de São Diogo, Estuário de Manguinhos, Ilhas de Paranapuã (pequena terra fértil - Ilha do Governador) e Fundão, na foz dos rios Meriti, Estrela, Saracuruna, Iriri, Magé, Guapi, Macacu, Guaxindiba, Imboacica, e enseadas da Praia Grande e São Gonçalo. Os mangais apenas eram descontinuados nos trechos “onde ocorriam promontórios, pontões, costões rochosos, falésias e praias arenosas” (AMADOR, 2013, p.5).

Os rios da baixada, na impossibilidade de outra forma de acesso, devido aos manguezais, pântanos, brejos e aos próprios canais sinuosos dos rios que seccionavam o recôncavo, tiveram um papel decisivo de penetração e ocupação da região. Pelas águas do Meriti, Sarapuí, Iguaçu, Pilar, Saracuruna, Inhomirim, Suruí, Magé, Guapimirim, Macacu e Guaxiridiba é que foram subindo os desbravadores. Ao longo de suas margens é que se foram alinhando os engenhos e fazendas e por eles é que descia para o Rio de Janeiro a produção (LAMEGO, 1948, p.193).

No ambiente estuarino, cerca de 50 rios e córregos, de curso inferior a 20km, se somavam ao Macacu, Guapi e Estrela-Inhomirim com 74km de extensão. Nos 235km² de alagados, brejos e pântanos se encontravam 39 lagunas costeiras, desde Piratininga e Itaipu com 3,7Km² e 2km² respectivamente, a menores.⁶² Entre ilhas e ilhotes, um total

⁶² Como: Boqueirão, Sentinela, Carioca, Pavuna, Panela, Carmo, Pole, Lampadosa, Desterro, Santo Antonio, Catete, D. Carlota (Botafogo), Cabritos (bairro Peixoto), nas atuais ruas Sá Ferreira e Bulhões de Carvalho, Saco de São Francisco, Icaraí, Inhaúma, Itaóca (2), Saco do Pinhão, Paranapuã (3), Gradim (imbuaçu, São Gonçalo), Guapimirim (5), Rios Inhomirim e Estrela (3), Macacu-Caceribu (2), Iguaçu (2) e Iriri (2). Incluindo a porção oceânica, apareciam 118 praias, as amplas Sacopenapã (Copacabana - 4km), Piratininga e Itaipu (3km), as “praias de bolso” Adão e Eva (próximas a Jurujuba), Vermelha e a maioria ancorada nas 188 unidades de Ilha

de 127, as maiores eram Paranapuã (27Km²), Itaóca (7Km²) - na faixa de maior concentração de unidades relacionais -, Guaraí (6Km²) e Paquetá (1,2Km²), mais 28 lages, 27 pedras, 3 coroas e um parcel ocupando 60km².

Depois de 1502, as terras nativas receberam em a expedição chefiada por Gonçalo Coelho (1503). O navegador, à frente de seis barcos, aportou em Uruçu-Mirim (Praia do Flamengo), mandou construir uma casa de pedra e um arraial junto à foz do rio, mais tarde designado “Carioca” (casa de branco). Na ocasião, degredados e galinhas foram “largados”, embora a relação com os nativos (Tamoios) fosse amistosa, o acampamento não foi adiante.

Na mesma época, se iniciava o desmatamento e o escambo do pau-brasil de monopólio da Coroa, que entregou primeira concessão a Fernão de Noronha, mas a atividade nômade não foi capaz de fixar povoamentos. Na equação, “população explorada = floresta devastada”, em 1504 tornam-se frequentes as incursões francesas na Guanabara. Além do pau-brasil, pimenta, saguis e papagaios eram trocados por miçangas, espelhos, facas, machados e carapuças. A farra do escambo, seguiu sem incômodos até Portugal, na tentativa de tolher o apetite dos invasores e controlar o espaço, enviar missões militares comandadas por Cristóvão Jacques (1516 e 1526), Fernão de Magalhães (1519) e Martim Afonso de Souza (1531).

A história, que todos conhecem, registra a ocupação da posse com a finalidade de inibir aventureiros, a desrespeitar Tordesilhas, começa a ser esboçada em 1530, muito em função dos maus resultados no comércio das Índias. À frente da missão de povoar, defender, organizar e sistematizar a exploração surge Martim Afonso de Souza. O primeiro governador do Brasil, em cinco navios adentrou a Guanabara, edificou uma casa forte e benfeitorias.⁶³

Logo após, na mira da colonização e centralização da administração se articula o sistema de Governo Geral, as capitanias e donatários subordinados ao Governador-Geral. O primeiro, Tomé de Souza (1549-1553), visita a Guanabara em 1553 e pede ao Rei para ali fazer uma povoação “honrada e boa” no intuito de defender o território. Antes de ser atendido, Nicolau Durand de Villegaignon, junto ao almirante Coligny, anuência do Rei

⁶³ Entre 1534 e 1536, 14 capitanias hereditárias eram criadas e distribuídas a doze donatários.

Henrique III e apoio dos Tamoios invade, em 1555, as terras no objetivo de erguer uma colônia de exploração econômica e abrigo a protestantes, funda a França Antártica. A capital, denominada Henriville, emerge depois do desembarque em Uruçu Mirim, formada por um arraial, casas de sapê e uma olaria, mas, por segurança decide muda-la a Ilha de Serigipe ou Coligny (THEVET, 1944).

Sem condições de enfrentamento, o segundo governador-geral Duarte da Costa (1553-1558), os negligencia e somente em 1560 Mem de Sá (1558-1572), o terceiro, estreia negociações junto aos invasores com vistas a desocupação.

Sem sucesso, diplomático, Sá ordena o bloqueio da ilha e a bombardeia, com isso afugenta cerca de 100 franceses e Tamoios que vão se abrigar em Paranapuã e Uruçu-Mirim, mas também abandona a área reconquistada. Essa rotina de assaltos leva Portugal a pensar mais expedições militares, paralelamente aumentava a vontade de fundar uma cidadela.

No dia 6 de fevereiro de 1565, Estácio de Sá, acompanhado dos Temiminós liderados por Araribóia e reforços vindos de São Vicente, ancora nas ilhas Cagarras, e em 1º de março desembarca no morro Cara de Cão. Depois de fortificá-lo com paliçadas e fossos, proclama a fundação de São Sebastião do Rio de Janeiro. Na ocasião, o núcleo continha 150 homens (120 portugueses e 30 nativos) e mesmo sem água e alimentos, resiste aos ataques dos Tamoios. Desse lugar, Estácio concede as primeiras Sesmarias ao Rossio do Conselho, à Cia de Jesus (Padre Gonçalo de Oliveira) foram conferidas datas entre o Iguassu (Saco de São Diogo) e Inhaúma (Enseada de Manguinhos), enquanto as terras tamoias na orla entregues a nobres, jesuítas, militares e catequizados. Contudo, os enfrentamentos e baixas importantes persistiram, em 1566, com apoio dos Temiminós, o destacamento luso enfrenta uma flotilha de pirogas tamoias do cacique Guaixará na ilha de Paquetá, que são derrotadas, mas Araribóia é morto no combate. Em 1567, ao atacar uma paliçada defendida por Tamoios e onze franceses, em Uruçu Mirim, Estácio de Sá, atingido por uma flecha “perdida”, veio a morrer um mês depois. Mesmo assim, Cristóvão de Barros, à frente da tropa, consegue expulsar os “inimigos” de Paranapuã. Que, combalidos fogem a Cabo Frio, onde entre 1575 a 1578 seriam abatidos de 8 a 10.000

Tamoios, refratários à ordem lusa, por determinação de Antônio Salema (BERANGER, 2003).

Depois de varrer opositores, o núcleo pioneiro do Morro Cara de Cão é transferindo para cidadela do Castelo, no Morro do Descanso/São Januário/Castelo. Mem de Sá, ordena o desmatamento da floresta tropical, construir estruturas para abrigar 150 habitantes, mais as pessoas catequizadas pelos jesuítas, e a entrada da barra, da Baía de Guanabara, recebe nas extremidades os fortes Santa Cruz (Niterói) e São João (Cara de Cão).

De 1578 a 1598, quando Salvador Corrêa de Sá foi nomeado governador da cidade, as construções iniciadas no Descanso, gradativamente se espalharam aos planos e alagadiços a ocupação da orla. Segundo Amador (2013, p50), entre os morros do Castelo e São Bento uma faixa de restinga, com brejos à esquerda e mar à direita, tornou-se o primeiro arruamento do Rio de Janeiro sob a denominação Misericórdia ou Direita (atual Primeiro de Março). Na época, a área central se fazia balizada pelos morros Descanso/São Januário, São Bento e Santo Antônio, apartados da Prainha até a atual Rua Visconde de Inhaúma, onde começava o morro da Conceição e a encosta revestida de Mata Atlântica.

No lugar da atual Lapa, o Passeio Público e Praça Paris, entre o São Januário e Santa Teresa, ficava a Lagoa do Boqueirão. E, no campo do Patrimônio, mais tarde Praça XI e Cidade Nova, os Rios Maracanã, Comprido, Catumbi e demais formavam o Saco de São Diogo. Desde o final do século XVI, do cenário, mesmo impróprio à ocupação, deriva uma cidade a crescer com o desmonte de elevações, aterros dos brejos, lagoas, manguezais e pântanos. No contorno de alagadiços, entre a Praia Vermelha, Lagoa, Catumbi, São Cristóvão e Tijuca, eram abertos os caminhos pelos nativos e pessoas advindas do continente africano.

Possivelmente em 1583, na península de São Lourenço foi instituída a primeira armação de caça às baleias que se deslocavam do Sul a procura das águas quentes na Baía e ali pariam seus filhotes (COELHO, 2007, p.20). Os grupos de 40 a 50 Jubarte, Espadarte, Rorqual e Cachalote, de 12 a 25 metros de comprimento e dezenas de toneladas, que a adentrava eram monitoradas da Ponta do Arpoador. Segundo Sarthou (1964 apud AMADOR, 2013, p.54), depois de abatidas e carregadas à Ponta da Armação

eram esquadreadas a machado para extrair a gordura, a gala-gala, as barbatanas e a carne. A atividade, de monopólio português, nos meados do século XVII por meio dos Contratos de Armação foi permitida a particulares.

O mais célebre foi o Sr. Braz de Pina, nascido nessas terras, com o dinheiro acumulado na matança adquiriu terrenos, em limites mais adentro da Baía, investiu na fabricação de açúcar, cachaça e construiu o Cais dos Mineiros. A caça em larga escala, sobretudo no século XVIII, quando ingleses e americanos ingressaram no negócio, afugentaram as baleias da Baía de Guanabara.⁶⁴

O espírito de cidade pulsava, e na segunda metade do século XVI, segundo Anchieta (1565) atingia 3.850 habitantes, aproximadamente 3.000 nativos/mamelucos e 100 africanos. Nos fogos, junto aos rios do recôncavo, predominavam etnias locais em números estimados de 20.000 pessoas. Mesmo assim, em um balanço ambiental, no século XVI poucas alterações foram sentidas na Guanabara e o contorno original, exceto pelo assentamento de fortificações, igrejas, pequenas construções, portos ou trapiches, era mantido. As modificações mais significativas se davam por conta do genocídio dos Tamoios, da matança de baleias e dos primeiros impactos na floresta. Além do pau-brasil, as lavouras, engenhos de açúcar, suprimentos de lenha e madeira ajudaram a desmatar extensas áreas e alastrar efeitos na fauna (AMADOR, 2013, p.55).

Apesar da extração de matéria-prima e gêneros tropicais renderem lucros e a colônia comprar manufaturados de Portugal, o negócio colonial parecia não saciar suas expectativas. Com a finalidade dinamizar o volume de trocas financeiras, a metrópole opta pela introdução da cana-de-açúcar, entendia ser de fácil aclimação, ter a capacidade de atrair capitais, fixar povoamento além da expertise adquirida em Cabo Verde e Ilha da Madeira.

Como a lavoura dependia de largas extensões de terras, o regime fundiário é regulado por cartas de doação que determina a posse do solo por meio das sesmarias, embrião dos latifúndios e injustiças sociais no campo. De uma a quatro léguas de testada

⁶⁴ Com isso, as praias de Cabo Frio, onde a partir de 1960 os barcos japoneses abateram mais de 1.000 exemplares/ano, receberam a atividade. Mas, a elevada mortandade trouxe o esvanecimento da espécie no litoral fluminense, e determinou novo arrasto, desta feita para o estado da Paraíba, que perdurou até 1985 quando o país, seguindo as orientações da Comissão Internacional Baleeira (CIB), a proibiu.

(6 a 24km), as terras eram distribuídas conforme posses e recursos dos indivíduos, assim constrói a aristocracia dos “homens bons” (CABRAL, 2008). No recôncavo da Guanabara as primeiras datas foram entregues a nobres, fidalgos e a ordens religiosas, que proliferam com a chegada de beneditinos, carmelitas, jesuítas (a maior beneficiada) e encheram a paisagem de igrejas. Contudo, pessoas com atuação destacada na extrusão dos franceses, como Araribóia, também foram agraciadas. A tribo, assentada nas terras de São Cristóvão, doadas aos jesuítas, foi “removida” para a sesmaria de São Lourenço (Niterói/São Gonçalo).

Para implantar a monocultura, foi necessária a promoção de desmatamentos sistemáticos, dos terrenos baixos e colinosos no litoral aos contrafortes da Serra do Mar. Depois de retirar a madeira, útil à construção e lenha, as queimadas arrasavam várzeas, brejos e manguezais. Os imensos campos abertos, inicialmente receberam a mão-de-obra nativa, ambientada à extração do pau-brasil, mas a resistência jesuíta e, principalmente, a possibilidade de ganhos com o comércio de pessoas originárias da África, monopólio holandês (1617 a 1641) e depois inglês, alargou a escala da escravização. Em pouco tempo, a *plantation* se tornava das maiores e mais lucrativas empresas agrícolas no mundo ocidental. Os pontos de embarque de açúcar, ao redor da Baía, se transformaram em movimentados portos (Pilar, Estrela, Porto das Caixas e Suruí). Porém, sem conferir qualidades ao desenvolvimento, de acordo com Segadas Soares (1990), posteriormente contribuíram ainda mais para a estagnação das localidades.

Enquanto a monocultura abria feridas e deixava cicatrizes na evolução socioeconômica brasileira, Portugal acumulava as riquezas. Porém, os capitais movimentados enchiam mais os cofres holandeses, donde saíam financiamentos em troca dos direitos sobre refino, distribuição e transporte do açúcar.

Na primeira metade do século XVII, se acende o empenho em colonizar a porção sul do Brasil, com efeito, o número de engenhos no recôncavo da Guanabara continuava a se multiplicar. Concomitante à consolidação de importância política, estratégica, comercial e portuária do Rio de Janeiro Dom Manuel Lobo (1679-1680), Governador Geral, reuniu recursos suficientes para fundar a Colônia de Sacramento (atual República do Uruguai) em 1680.

A geografia do Rio de Janeiro, recortada por banhados e lagoas, aliada à defesa contra inimigos até 1650, começa a ser percebida como obstáculo à expansão. Para superar a limitação, o Estado legitima interferências no ambiente natural, a partir de então aterrar, dessecar, construir traçados e ruas iria se constituir em prática, um hábito. A primeira aplicação dos procedimentos, acontece na Lagoa de Santo Antônio (Largo da Carioca), se alastra à várzea no Carmo (Praça XV) e à Prainha (Praça Mauá). Para secar a Lagoa de Santo Antônio, foi aberta uma vala na base da elevação, percorria o sopé dos morros da Conceição e da Prainha, um traçado que ficou conhecido como Rua da Vala (Uruguaiana). Na mesma época, a primeira agressão direta às águas da Baía, um aterro nas imediações da atual Igreja de Santa Cruz dos Militares (Largo do Paço), também serve à construção de ancoradouros. As “técnicas” empregadas, incorporadas ao protocolo de obras, alteram e diminuem a cobertura vegetal da bacia contribuinte, os sistemas fluviais, lagunas e a própria Baía.

Para suportar a multiplicação dos engenhos, ambientes de várzeas, brejos e manguezais foram drenados e aterrados, causa de impactos na sedimentação e perdas expressivas ao ecossistema. Por mais que os prejuízos ambientais fossem evidentes, Amador (2013, p.69), afirma a produtividade da Baía de Guanabara não sofrer baixas significativas, apenas anos mais tarde decai por conta da interferência nos ecossistemas periféricos.

2.2 No século de ouro, café e vice-reis

Mudanças no quadro econômico internacional, excitaram e comandaram a tomada de decisões no Brasil do século XVIII. A concorrência das Antilhas no negócio açucareiro, diminuição da extração de metais na América espanhola, declínio das bandeiras, aprofundamento da crise portuguesa, perda de colônias, litígio com holandeses e transferência da vinculação econômica à Inglaterra, despertaram o encontro de outras formas de exploração na colônia.

Ainda que as prospecções minerais no planalto paulista e recôncavo baiano progredissem desde 1668, quando Lourenço Castanho enviado por D. Afonso VI conhece a região e Fernão Dias Paes Leme (1674) abriu as portas do sertão, os resultados eram

acanhados. O brilho da mineração, expressivo na primeira metade do século seguinte, estimula deslocamentos por caminhos nas escarpas da Serra do Mar, como o Goianazes que se estendia até o Porto de Parati, donde a produção seguia ao Rio de Janeiro. No entanto a trilha, considerada longa e perigosa, em 1704 perde prestígio para as diligências pelo Caminho de Garcia Paes.

O novo trajeto saía de Governador Portela, cruzava os vales do Paraíba e Paraíba para alcançar a Baía de Guanabara. Com isso, se facilitava o controle da produção e a cobrança de impostos, ainda, agrupavam extensas e ricas áreas ao Rio de Janeiro. Concomitante aos veios descobertos surge o caminho do Proença, em 1722, que ligava o Porto Estrela a Petrópolis. Em 1740 o de Teresópolis a Magé, e em 1787, das Minas de Cantagalo ao Porto das Caixas.⁶⁵ Na junção dos rios, vilas de comércio como Pilar, Iguaçu, Estrela, Inhomirim e Porto das Caixas cresceram.

A descoberta do ouro de aluvião, que atraía portugueses e pessoas escravizadas às minas, ocasiona acréscimos demográficos nas respectivas regiões e efeitos no Rio de Janeiro (AMADOR, 2013, p.71). Mas a extração, auge entre 1741 e 1761 com produção de 240 toneladas/ano, não tarda a dar sinais de esvaziamento, 210 toneladas/ano de 1761 a 1781, 110t/a de 1781 a 1801, compassadamente segue até ao quase esgotamento.⁶⁶

Outras implicações mineradoras, além dos impactos inseparáveis, ocorrem transversalmente por uma espécie de interiorização da economia. O papel de hinterlândia desempenhado pelo Rio de Janeiro influencia o nascimento de Mariana, Vila Rica (Ouro Preto), Sabará e São João Del Rei. Enquanto isso, as zonas produtoras e portos fluviais intensificam movimentações no recôncavo da Baía de Guanabara, estímulo ao aparecimento de armazéns, pontos de pouso, e mais tarde das ferrovias. Nesse eixo da extração mineral Lavradio (1913[1779]) registrou 108 engenhos e 5.048 moradias, que se somavam a fazendas de café e alimentos, chácaras produtoras de gêneros consumidos no Rio de Janeiro e região capturada.

Em Suruí, e sítios assemelhados, surgiram engenhos movidos a roda d'água na fabricação da farinha de mandioca, olarias para transformar argila, barro e tabatinga em

⁶⁵ Assim denominado por comumente o açúcar ser embarcado em caixas de 30 kg.

⁶⁶ Alguns autores, como Alencar (1979), defendem que em 70 anos foi retirado mais ouro do Brasil, a engordar cofres portugueses e dos financiadores, sobretudo ingleses, que em 350 de exploração na América espanhola.

recipientes, tijolos e telhas (feitas nas coxas). Em Magé, se produzia a cal da queima de conchas para misturar ao refugo do beneficiamento do óleo de baleia, a gala-gala, e formar um betume impermeável utilizado como argamassa nas construções. O complexo “industrial” emergido se alimentou da devastação de extensas matas, enquanto a ipecacuanha, utilizada na tamancaria, como lenha e em cercados de peixes, também pescados com outras técnicas artesanais, era retirada dos manguezais.

Na parte mais plana da Baía, adjunta a Enseada de São Lourenço, crescem os núcleos de São Domingos, Praia Grande, São João de Icarai, São Sebastião de Itaipu e São Gonçalo (WEHRS, 1984).⁶⁷ Às margens da Baía, sustentáculo da empresa que abastecia o Rio de Janeiro na opulência econômica do século XVIII, receberam portos francos utilizados por faluas, canoas, perus e outros barcos a vela. Segundo Pizarro (1922), dentre eles, destacavam-se o das Neves, Rosa, Velho, Guaxindiba, Luz, Madama, Vala, Ponte, Barreto, Novo, Fazenda, Pedra e da Ponta de São Gonçalo, todos na Enseada de São Lourenço, sesmaria doada à Araribóia no Século XVI.

Vale ressaltar, nesse lugar se assentou a maior aldeia da Guanabara, com mais de 10.000 Temiminós. Apesar disso, depois da expulsão dos jesuítas, decretada pelo Marquês de Pombal (1760), essa referência foi completamente apagada. As medidas de Pombal interferiram diretamente nas manifestações culturais, coibiu a difusão da língua geral, o *nheengatu*, e na diminuição populacional. De 1780 e 1790 a aldeia apresentava 170 adultos, trinta anos depois, entre adultos e crianças, não passavam de 200, em 1849 apenas 49 pessoas sobreviviam de pesca e caça nas matas para além das fazendas. Por fim, em 1866, o governo provincial decidiu extinguir o aldeamento. Para Elmo Amador (2013, p.98), “D. João VI, já havia determinado o trucidamento dos índios do Vale do Rio Doce, onde as seculares árvores da floresta tropical tombavam e eram levadas pelos ingleses”.

De volta as decorrências da mineração, Portugal, animado com o desempenho da exploração aurífera elevou o Rio de Janeiro, em 1763, à condição de capital da colônia

⁶⁷ A importância desse sítio foi dimensionada, em relatório, pelo Marquês de Lavradio (1913, p. 296-300), na indicação de 471 fogos (habitações), dois engenhos e 101 escravos em São João de Icarai; 23 engenhos e 952 escravos em São Gonçalo; e, em São Sebastião de Itaipu, 4 engenhos e 138 escravos. Na totalidade, as freguesias produziam também 50.500 litros de farinha de (milho e mandioca), 100.000 litros de feijão, 78.000 litros de milho e 40.000 litros de arroz.

com a administração entregue aos Vice-Reis. A expansão promovida pela nova gestão instintivamente seguia a rotina de aterros, gradativamente acarreta no sacrifício dos ecossistemas da Baía de Guanabara para atender as demandas emergentes. Por exemplo, a Praia de Manoel Brito depois de soterrada se transforma no terreiro do Carmo, ou Rossio (atual Praça XV). No espaço criado surge o Palácio dos Vice-Reis, e na baliza das pedras o Cais de Pharoux ornado pelo chafariz do mestre Valentim (Ibidem, p.78).

No sentido sul, apareciam mansões e palacetes da aristocracia rural, sobre os aterros das lagoas do Boqueirão,⁶⁸ Desterro, Carioca e de alguns brejos. Para eliminar Boqueirão e Desterro, que da ponta da Misericórdia, Glória e além da Lapa conformava o Boqueirão da Ajuda, o vice-rei Cunha manda derruir um prolongamento do maciço da Carioca, o morro das Mangueiras. No local, limitado por uma escada batida pelo mar, levanta o Passeio Público.⁶⁹

De acordo com Lysia Bernardes (1990), a cidade crescia no caminho da Vila Velha no Morro Cara de Cão, contornava o Maciço da Carioca e o mar, ocupava a restinga e as encostas da Praia da Lapa e a Enseada da Glória, onde surgiram as primeiras ladeiras e o Outeiro. Na direção norte, alinhamento dos morros São Bento, Conceição e Providência, o mar batia nas encostas de pequenas planícies nos Sacos do Valongo, Gamboa, Alferes e da Praia Formosa que tinham a disposição rochosa, na face oeste, dominada por mangues do Saco de São Diogo.

Até o século XVIII o ambiente litorâneo na área central associava enseadas, pontões, ilhas, tómbolos, guirlandas, falésias e praias, abrigando colônias de mariscos, pescadores e pequenas chácaras. Mas, a partir da expansão comercial realçada pela mineração, a demanda por trapiches, atracadouros e armazéns a transformou em zona portuária. Principalmente, depois que o Marquês de Lavradio, vice-rei, no objetivo de receber os armazéns de escravos transferidos do Calabouço, ordena a dessecagem e aterro dos brejos na Prainha e Valongo. Ali manda abrir as ruas da Saúde (Sacadura Cabral), margeando o sopé do morro desenha reentrâncias e saliências. Segundo Amador (2013,

⁶⁸ Funda e navegável, durante as escavações para construção do Teatro Municipal, no lugar encontraram inclusive restos de embarcações.

⁶⁹ Grande parte dos lagos e lagoas aterradas, vieram a dar lugar a espaços públicos, como o lago da Carioca e os brejos ao redor que originaram o Largo do Machado.

p.80), “desapareceram desse modo, no século XVIII, as Lagoas da Pavuna (1725), da Panela e da Lampadosa (1791), começou-se o Aterro da Sentinela, secaram-se os grandes pantanais de Pedro Dias e do Campo de Santana, onde começavam os alagadiços (manguezais) do Saco de São Diogo”.

Depois de vilipendiar o Saco de São Diogo, com o aterro da Lagoa de Santo Antônio e escoadura dos brejos entre os morros de Santo Antônio e Conceição, a cidade foi esticada até o Campo de Santana. Sobre os espaços produzidos, chácaras, ruas, praças e igrejas (São Francisco de Paula, São Jorge, Santana, Rosário, São Domingos, Lampadosa, Sacramento e São Pedro) se multiplicavam, “era uma verdadeira colonização religiosa, com seus alicerces enterrados na natureza agredida” (AMADOR, 2013, p.80). A posse da planície, estremada a região portuária, sepulta valores ambientais, mas a capital do ouro definia os eixos de crescimento a sul e a norte. Por ignorar e destruir os dispositivos naturais, com a função de dissipar, escoar e realizar a drenagem fluvial, a cidade precisou conviver com enchentes como atesta a história, infelizmente essa lição não foi aprendida.

Se no período anterior os canaviais devastaram porções significativas de Mata Atlântica nas áreas baixas e planas, uma nova ameaça surgia à cobertura dos maciços costeiros e contrafortes da Serra do Mar, a lavoura do Café. Na primeira fase, a escravocrata (1760), a paisagem sofre o desflorestamento rápido e contundente do Maciço da Carioca. As agressões desestabilizam a encosta que desliza, inicia a um processo erosivo com efeitos nos mananciais de água potável e desencadeia uma crise no abastecimento. Para suprir a necessidade, a água do Rio Carioca foi transportada por aqueduto, e distribuída nos chafarizes da Carioca e do Paço.

Na mesma época, as riquezas acumuladas com mineração, açúcar e café determinam a construção dos Fortes da Conceição, Ilha das Cobras, Arsenal da Marinha e de Guerra. A cidade de 20.000 habitantes ao final do século atinge 50.000, a maior parte africanos escravizados, também o grosso na população de 60.000 na baixada. Apesar dos impactos, o contorno do Rio de Janeiro, de acordo com o plano topográfico do porto de Francisco João Roscio (1778), quase não sofre alterações (Ibid., p.82).

2.3 Metamorfoses e afirmações, a corte do café

Conflitos no velho mundo, igualmente grandes transformações no plano político e estratégico luso-brasileiro, inauguram o século XIX. Em 1808, a chegada da família real promove o Rio de Janeiro a condição de sede da monarquia lusa. Imediatamente, o processo que culmina, nas palavras de Maria Odila Leite da Silva Dias (1972), na “interiorização da metrópole” em 1822, é desencadeado.

Na implantação do Estado Absolutista português a primeira providência é romper o pacto colonial e abrir os portos às nações amigas, leia-se Inglaterra. Com isso, tonificava a atividade mercantil e movimentações jamais antes vistas por essas terras. Além de mercadorias, os barcos transportavam uma nova condição humana, desembarcava nos portos novidades, valores, estilos e ideias.

Ao evocar o termo “ideias”, poderia se remeter ao horizonte teórico, postulado anos depois, dos *Annales* à “história das mentalidades” de Lucien Febvre (1878-1956) a Roger Chartier. Colocar-se em evidência os bons efeitos do intercâmbio de práticas e representações, assim como correspondências ao conceito de apropriação. No entanto, paradoxalmente a cidade continua a se orientar pela lógica das relações concretas do econômico, com a inovação capital associada à reprodução dos interesses das metrópoles. O avanço, da dialética economicista, atrai comerciantes estrangeiros ao Rio de Janeiro que logo prosperaram e aceleram o crescimento populacional.⁷⁰ O salto quantitativo, acrescenta levedura aos negócios e desdobramentos à expansão urbana. A paisagem e o ambiente, conforme Del Rio (1986), da área central cede residências mais nobres a São Cristóvão e Flamengo. Com isso, abrem espaço as funções em expansão ou até mesmo habitacional, agora em forma de cortiços e casas de cômodos.

A chegada da família Real, de imediato, excitou contratempos e a fim de remediar os mais urgentes, alojar os recém-chegados, recorre ao confisco. A rotina, autoritária, consistia em escolher e marcar algumas casas com a inscrição “PR” (Príncipe Regente), desse modo sinalizar a ordenação “desocupe-se”. Outra maneira de abrigar a comitiva real sobreveio na “generosidade” da burguesia local, que presenteava a Coroa com bens

⁷⁰ Aos 50.000 habitantes, estimados em 1808, se incorporaram 15.000 pessoas da comitiva Real, em 1822 a população cresce a 100.000 e chega aos 250.000 em 1870.

e imóveis. A conjunção de arbitrariedades e privilégios, em detrimento ao populacho, fermentou um distanciamento das classes sociais.

Em virtude da proximidade aos trabalhos e falta de opções habitacionais, em pouco tempo o negócio imobiliário encheu a cidade de cortiços e casas de cômodo. Pessoas, mercadorias, animais, carruagens, tilburis, sujeiras e mau cheiro penetravam vielas do núcleo central. Ao mesmo tempo, ofereciam razões para encontrar e incorporar ambientes, criar rotas de fuga e encurtar distâncias, não mais que geográficas. Logo a Família Real, e a fidalguia, conseguiu se afastar do confuso centro colonial, seguiu para a Quinta da Boa Vista, em São Cristóvão, doada pelo comerciante Elias Antônio Lopes⁷¹ (MALERBA, 2006, p. 159). Os ares inspiradores do Palácio Real, consigo, levaria a cidade crescer na direção oeste.

Depois de instalado na Quinta, D. João VI ordena a finalização do aterro na Lagoa da Sentinela e a abertura de um caminho⁷² entre o Palácio e Paço. Para tanto, 3km² de manguezais, no Estuário de São Diogo até a Ponte dos Marinheiros, construída por Lavradio, se transformaram no Caminho do Aterrado. Como o Príncipe Regente isentava impostos das construções ao longo da via, em 1850 cerca de 2.000 imóveis se assentam na área aterrada, designada Cidade Nova.

Assim D. João fez a obra de 'saneamento' e de urbanização. Interveio, deliberadamente, no processo de expansão urbana, que se passou a fazer prioritariamente naquela direção. E a expansão, por sua vez, depois de provocada, determinou necessidades de aterro, para o lado do mangal de São Diogo (ROXO e FERREIRA, 1965 apud AMADOR, p. 100).

A determinação de acabar os alagados, em 1835, reduz São Diogo a um canal estreito a drenar águas pluviais e riachos. Em 1857, Irineu Evangelista da Silva (Barão de Mauá), que três anos antes fundara a Companhia de Gás e Iluminação no Aterrado (Av. Presidente Vargas), por meio de concessão imperial canaliza parte da formação estuarina. Os 1.176 metros de aterros, entre a Praça XV e a Ponte dos Marinheiros, são convertidos no Canal do Mangue, anos mais tarde, revestido de alvenaria e margens ataviadas com balaustradas de ferro, decreta o fim do produtivo ecossistema periférico.

⁷¹ O investimento lhe rendeu a amizade de D. João, títulos como noviço da Ordem de Cristo, deputado da Real Junta de Comércio, fidalgo cavaleiro da casa real, carta patente de alferes de infantaria de linha e prestígio para realizar ainda mais negócios e obter lucros.

⁷² Inicialmente conhecido como Caminho das Lanternas, por conta do tipo de iluminação instalada.

As obras, orientaram expansões na direção Oeste e Norte com incorporação do arraial de Mata-Porcos, loteamento de chácaras no Catumbi, Santa Teresa e Rio Comprido. Conforme Lysia Bernardes (1987), a influência das linhas de bonde (tração animal), recém-criadas, trouxeram ruas limítrofes as colinas de São Cristóvão, também conhecido como Bairro Imperial, moradias de gente abastada e mais modestas a Ponta do Caju.

Conforme o molde, os franqueamentos de espaços resultaram em desmatamento, dessecação e aterro, com a parceria do poder público, companhias imobiliárias e empresas de transporte, na Tijuca, Andaraí, Engenho Velho e Vila Isabel. Ao Sul, a área de posse do “sapateiro Sebastião Gonçalves” até a praia fronteira (atual Flamengo) deu origem ao Catete. No Caminho da Vila Velha, onde existia uma lagoa, um brejo amplo e o navegável Rio Berquó, surge a localidade de Botafogo. A angra do Morro da Viúva ao Pão de Açúcar, das praias de Botafogo e Saudade separadas pelo Morro do Pasmado, seduziu os ricos comerciantes e representantes diplomáticos ingleses que a chamou de *Green Lane*.

Dona Carlota Joaquina, a Imperatriz Consorte, também foi atraída pelo clima agradável e belezas naturais, depois de mandar construir uma mansão na praia viu avizinhar outras casas de veraneio.

Em 1840, Botafogo recebe um cais de pedra e passeio para facilitar a circulação de carruagens, até então barcos a vapor faziam sua ligação ao Cais Pharoux. De lá, também saíam embarcações até a praia do Caju, donde D. João VI e nobres no entorno da Quinta da Boa Vista utilizavam a casa de banhos.

Em 1870, o passeio de Botafogo aproveitado por bondes do Jardim Botânico, criado por D. João em 1808 para aclimatar plantas exóticas, dava, segundo Mauricio de Abreu, início a uma nova fase da expansão urbana.

O crescimento físico da cidade segue a direção das “frentes pioneiras urbanas” já esboçadas desde o século XVIII, mas que é agora qualitativamente diferente, já que os usos e classes “nobres” tomam a direção dos bairros servidos por bondes (em especial aqueles da Zona Sul), enquanto que para o subúrbio passam a se deslocar os usos “sujeitos” e as classes menos privilegiadas (ABREU, 1987, p.37).

A introdução de veículos na paisagem, em processo de urbanização, além de facilitar o deslocamento de comerciantes e da aristocracia cafeeira contribuiu expressivamente para sua deformação.

Enquanto nobres e membros da aristocracia rural, em esquiva da área central, construíam mansões, solares, palácios e chácaras no Catete, os estrangeiros preferiam morar em “pequenas colônias”.

As áreas mais elevadas da Glória, Flamengo e Botafogo foram escolhidas pelos ingleses. Na Floresta da Tijuca os franceses se estabeleceram e em Santa Teresa, os alemães (MORRIS, 1973, p.17).

A busca desses sítios, além de incitar ações antrópicas para desfrute dos mais abastados, reforça a estratificação espacial e uma espécie de distinção urbana de forma e conteúdo.

Conforme Abreu (1987, p.35), “só a partir de século XIX é que a cidade do Rio de Janeiro começa a transformar radicalmente sua forma urbana e apresentar verdadeiramente uma estrutura espacial estratificada em termos de classes sociais”.

Desta forma, a abertura de caminhos e a evolução dos meios de transporte, além de redimensionar a cidade com significativa modificação da paisagem, visto se apossar de vales, encostas, maciços, águas da Baía e ecossistemas associados, de igual modo alarga as distâncias sociais.

Mas, a ignorada devastação prossegue, segundo Lamarão (1991, p.39), “pelo decreto de 21 de janeiro de 1809, o Príncipe Regente, já afora terrenos da Praia da Gamboa e Saco do Alferes para trapiches, manifestava-se a favor da construção de cais na Praia do Valongo”.

Em resposta às dinâmicas impostas, a paisagem da Baía de Guanabara, até então relativamente tranquila, se enche de embarcações empregadas no transporte de cargas objetivas e subjetivas.

Assim, assiste à chegada de toda sorte de mercadorias, gente escravizada ou não, e igualmente de sujeira, para consumo e consumir o ambiente.⁷³

⁷³ Simultaneamente, escoar café, açúcar, madeiras nobres e outros produtos da terra.

O porto do Rio de Janeiro era o mais importante da Colônia e a Baía de Guanabara vivia em torno desse núcleo de exportação. A comunicação marítima-fluvial do interior com a Corte passava por uma grande rede de rios, ribeiras e riachos que desembocavam no fundo da Baía, escoando a produção do café do Vale do Paraíba e da Baixada Fluminense até o Porto do Rio de Janeiro. A rota do café começava nas fazendas, destas aos pequenos rios, dos rios aos portos menores, destes ao Porto do Rio de Janeiro, que exportava toda a produção regional para a Metrópole. Nos caminhos percorridos, disseminaram-se povoados, aldeias, vilas, a começar pela zona periférica da Baía do Rio de Janeiro e depois alcançado a região serrana (RUAS, 1994, p.110).

Com a intensificação da atividade portuária e comercial, aumenta a demanda de espaços utilizados por trapiches, atracadouros, armazéns, depósitos, oficinas de fundição, serralherias e pequenas indústrias, vinculadas à função portuária e ao tráfico escravo, a solução, novamente, obrigava a apropriação das áreas entre a Prainha e Gamboa. Logo, a Prainha (Praça Mauá) passa a ser o principal entreposto de madeira, café e demais gêneros agrícolas, trazidos pelas tropas de burros, em caminhos abertos pela mineração até o fundo da Baía, de lá conduzidos à emergente zona portuária.

2.3.1 À sombra dos cafezais

As primeiras plantações de café, num breve espaço de tempo, invadiram quintais e chácaras nos morros e colinas da região central. Durante a primeira fase, a lavoura se expandia e arrasava paisagens nos solos até o Vale do Paraíba.

Contudo, no fim do século XIX, a segunda fase, dirigida pela aristocracia rural e trabalho assalariado, conduz essa oligarquia a uma posição privilegiada no cenário político, econômico e social do país. Igualmente, impõe transformações que aprofundam diferenças ao traçar urbanização, crescimento populacional e de modo mais contundente a modificação da cena ambiental. Uma vez que exigia, extensos desmatamentos, aterros para ampliação portuária e crescimento da cidade, espontaneamente, adensamento populacional e metropolização. Além de agredida, pela agricultura e desdobramentos, a Baía de Guanabara tem a bacia contribuinte sacrificada na manufatura que se segue ao *gap* da mineração.

A lavoura cafeeira, que aglutinava etapas de produção, gestação e comercialização, foi implantada num cenário favorável. Beneficiando-se da estrutura preexistente, sem requerer maiores investimentos, aproveitou a mão de obra inativa das

minas e de um país emancipado, na agenda de interesses. Sendo assim, em 1830 o Brasil se consolida a maior lavoura mundial do gênero, que na pauta de exportações respondia 53,2% de 1837 a 1838, a fazer fortunas aos barões, que completavam ganhos com o comércio escravagista, até finais do XIX (BETHEL, 2008, p.239). Quando as plantações escravocratas, em terras arrasadas do Rio de Janeiro, foram substituídas pelo assalariamento de migrantes europeus, por novas técnicas de cultivo, condições apropriadas conferidas pela altitude, relevo e clima, na porção paulista do Vale do Paraíba (AMADOR, 2013, p. 90-91).

Em relação à experiência carioca, a plantação começa na Rua dos Barbonos (Evaristo da Veiga), alastra-se por 300.000 pés na encosta do Corcovado e morros vizinhos à atual Praça do Jockey Clube, a rocinha.⁷⁴ Enquanto o café reforçava os cofres da monarquia e a poderosa oligarquia, os impactos e estragos eram socializados. Depois desse *boom*, os processos erosivos desestabilizaram o solo e lavaram a fertilidade, com empobrecimento e assoreamento dos rios da bacia, por sucessão, várias nascentes de água potável foram danificadas.⁷⁵

Para amenizar o comprometimento hídrico, a autoridade pública intervém com medidas emergenciais. Dentre elas, seguramente, a mais acertada no que tange a responsabilidade socioambiental foi o reflorestamento da Tijuca.

Entre 1817 e 1818, disposições severas para proteger os mananciais foram baixadas pelo Governo. Em 1844, depois da seca, o Ministro Almeida Torres, propôs desapropriações e plantio dessas áreas para salvar os mananciais, ao mesmo tempo medidas urgentes de conservação e restauração das matas nas bacias dos Rios Carioca e Maracanã. Em 1856, começaram a ser expropriados alguns sítios, cinco anos depois são “criadas” as florestas da Tijuca e das Paineiras (MENEZES, 2010, p.31-33). Segundo Drumond (1997), em 1861 D. Pedro II nomeia o Major Gomes Archer administrador da Floresta da Tijuca, que comanda o plantio de mudas trazidas das Paineiras. Essa

⁷⁴ Depois seguiu ao Maciço da Carioca, Mata Porcos, Cascatinha da Tijuca, Maciço da Pedra Branca, Inhaúma e Mendanha. Cruza a Serra do Mar adentrando São João Marcos, Piraí e Resende até Entre-Rios (Três Rios) ao norte. A partir de 1840 segue na direção nordeste a Nova Friburgo, Cantagalo, Itaóca e São Fidelis, e a leste da baixada em São Gonçalo, Itaboraí, Maricá e Cabo frio, apenas os grotões mais remotos não tiveram a cobertura vegetal imolada.

⁷⁵ Sem sombra de dúvida, as diferentes ocupações e usos das encostas, morros e serras assinam a causa do desaparecimento de quase toda floresta tropical no Rio de Janeiro, Espírito Santo, Minas Gerais, São Paulo e Paraná.

reapropriação a partir da “des-refuncionalização” territorial foi uma das mais bem-sucedidas e reconhecidas experiências de recuperação ambiental no Rio de Janeiro. O trabalho pioneiro, continuado de 1875 a 1888 pelo Barão D’Escragnolle na proteção dos mananciais, conserva e reconstrói as matas do Corcovado, Silvestre e Paineiras.

Apesar da exceção, as paisagens danificadas receberam edificações monumentais, na cidade e nas fazendas. Em muito, para a classe formada, sobretudo, por fazendeiros do café e comerciantes demonstrar riqueza e poder, como o Barão de Friburgo no Palácio do Catete, construído em 1894. Apesar disso, a aristocracia escravocrata aliada do império, em função da exaustão de terras, da abolição e expansão da cultura para o oeste paulista⁷⁶, mais que dinheiro, perde prestígio para uma elite remodelada, também cafeeira. Esses homens de negócio, ao diversificar investimentos⁷⁷ com as receitas do café se transformaram em clientes e credores do Estado. A montagem das fortunas, além de angariar apoios fundamentais para substituir o predomínio dos escravocratas, permite a insurreição de uma oligarquia longa que entre 1870 a 1930 comanda política e economia do país. A renovação da elite, mesmo com alguns efeitos sentidos, não rompe padrões fisiológicos, comportamentais e sociais, ou reduz agressões ambientais.

Por exemplo, no recôncavo da Guanabara, os engenhos e a lavoura do café apenas são substituídos pela plantação de milho, arroz, feijão, mandioca, frutas e extração de lenha. Segundo Pizarro (1822), essa produção escoava pelo Rio Macacu, navegável até o Porto das Caixas; Iguaçu, acesso pelo Porto de Saveiras onde aportavam embarcações de 10 a 40 toneladas; Pilar; Guaxindiba, Magé e Iriri, com mais de 40 barcos na circulação diária. Conforme Meis (1976), até a instalação do governo provincial em 1835, a navegabilidade dos rios, mantida por drenagens e a desassoreamento, era atribuição dos donos de terras, mas, em função da profundidade exigida pelas embarcações maiores, o governo assumiu a limpeza, canalização e retificação, abrindo novos segmentos à navegação.

O tráfego, independente do movimento das marés, por conta da alteração dos rios, a partir de 1840, permitiu organizar linhas de navegação a vapor, como a do Porto de

⁷⁶ Onde eram encontradas terras férteis, e se empregava mão de obra assalariada.

⁷⁷ Empreendimentos ferroviários, navais, portuários, logísticos/armazéns, bancários, industriais e imobiliários

Estrela (Inhomirim) ao Rio de Janeiro. Pontos de embarque, na junção dos trechos navegáveis, que com a luminosidade conferida foram elevados à condição de vilas, sem assumir funções urbanas principalmente diante da “solaridade” do Rio de Janeiro. Mas, a partir de 1870 as demandas reprimidas pelo açúcar (Campos), café (Vale do Paraíba), processual abolição da escravidão, exaustão de terras, construção de estradas de ferro Magé a Raiz da Serra (1854) e D. Pedro II (1858), aceleram a concentração de capitais na produção cafeeira e esses “portos” voltam à opacidade.

Enquanto a situação econômica se agravava, o ambiente agradecia o transbordo para áreas centrais e/ou novos núcleos produtivos. Sem o controle do fluxo e vazão dos rios, a natureza recuperou brejos, manguezais e, mesmo assoreados em virtude das monoculturas, alguns trechos de rios mantiveram-se navegáveis até o final do XIX.

2.3.2 A burguesia fede, a atmosfera e o odor na área central

No núcleo central, a atividade comercial movimentava pessoas e mercadorias, consequentemente rejeitos infestavam o espaço e geravam mau cheiro. Não podia ser diferente, pois o lixo coletado por braços escravizados era lançado no Saco de São Diogo. Tempos depois, seguiram aos manguezais do Caju, Ilhas Sapucaia e de Bom Jesus (estuário de Inhaúma), enquanto dejetos, carregados pelos “tigres”⁷⁸ eram dispersos nas águas da Baía de Guanabara (FREYRE, 1987, p. 462).

Vale ressaltar, desde cedo o desconhecimento/ignorância condenou inúmeros mangais na Baía de Guanabara a violências, quando não à pena de morte. Desconsiderados, esses ecossistemas comuns ao espaço, receberam preferencialmente tudo o que era de abjeto. Os primeiros vitimados foram os de São Diogo, Caju, Ilhas de Bom Jesus e Sapucaia, seguidos pelos da Ilha de Saravatá aos do Rio Meriti, no que viria a ser, no século XX, o lixão de Gramacho. Os refugos, inclusive em outras cidades do litoral, seguiram a mesma lógica, despejados nos manguezais de Imboassica e Itaóca no fundo da Baía.

A condição sanitária do século XIX, começa a ser amainada por iniciativa de D. Pedro II, pela Lei 884 de primeiro de outubro de 1856, que autoriza a contratação do

⁷⁸ Denominação dada aos barris e sucessivamente as pessoas escravizadas que os carregavam,

serviço da limpeza das casas da Cidade do Rio de Janeiro e esgoto das águas pluviais. Porém, o contrato realizado junto a João Frederico Russel e Joaquim Pereira Vianna de Lima Junior⁷⁹, não cumprido, implica a 12 de junho de 1858 o Marquês de Olinda, decreto nº 2.190, deferir:

Atendendo à representação que fizerão subir a Minha Imperial Presença Joaquim Pereira Vianna de Lima Junior e João Frederico Russell, empresários do serviço da limpeza das casas da Cidade do Rio de Janeiro, e esgoto das águas pluviais: Hei por bem Prorrogar por hum anno o prazo marcado no § 9.º da condição 2.ª do Decreto nº 1.929 de 26 de abril de 1857. (BRASIL, 1858)

Os empresários, associados à *City* da Inglaterra, a Casa Bancária Glen e Mills, criaram a empresa *The Rio de Janeiro City Improvements Company Limited*. Segundo Cardoso (1986), a implantação do serviço de esgotamento sanitário era de interesse do capital mercantil, que dominava economicamente o Rio de Janeiro na época. Por outro lado, esse empreendimento era interessante ao capital financeiro inglês que buscava formas de investir e expandir. Assim, novas prorrogações seguiam, e mesmo começando a operar somente entre 1862/1864, a empresa recebe do governo o monopólio para implantar e explorar a rede básica de esgoto. Curiosamente, os mesmos atrasos e resultados tímidos, avigora as relações da *City* com membros do poder e, em 1865, começa a explorar o fornecimento de gás⁸⁰. A empresa, que também atuaria na construção da Avenida Beira Mar, em 1869 efetua um aterro para alargar o trecho do litoral, mais tarde conhecido como Praia do Russel, e sepulta a Praia do Catete.

No cumprimento do contrato, três distritos de saneamento foram construídos na Glória, Gamboa e São Cristóvão, assistiam a rede de esgoto em áreas nobres e adensadas. O serviço consistia em separar água do lodo e o refugo, carregado em barcaças e lançados em alto-mar. Após as primeiras canalizações, os efluentes, sem qualquer tratamento, eram despejados diretamente na Baía. Na prática, pouca coisa muda, mas à medida em que os bairros burgueses surgiam, as “estações” eram ampliadas. Até 1887, a *City* construiu as Estações de Tratamento de Esgoto (ETEs): Arsenal, Gamboa, Glória, São Cristóvão, Botafogo e Alegria. Sem interesse em operar nos subúrbios e na Baixada Fluminense,

⁷⁹ CITY. Notícia sobre os esgotos da cidade do Rio de Janeiro, *Correio da Manhã*, 15.11.1940 apud SILVA, José Ribeiro da. *Os Esgotos do Rio de Janeiro*. VI. 2002.

⁸⁰ Tempos depois, sucedida pela *Société Anonyme Du Gaz* do Rio de Janeiro, monopólio até 1969.

mesmo com o crescimento transportado pelos trilhos e indústrias, esse serviço essencial só chega a algumas, localidades da periferia anos depois.⁸¹

Apesar das ações antrópicas na área central, ecossistemas atrelados à Baía como as praias de Copacabana, Ipanema, Leblon, Apicum e Maria Angu, estuário de Manguinhos, manguezais no Irajá, Meriti e rios banhados da baixada continuavam intocados. E, o período mesmo marcado por deformações paisagísticas, comprometimentos socioambientais e aniquilamento de referências, paradoxalmente forneceu contribuições à memória, cultura e ambiente ao assinalar missões científicas e artísticas em visita ao país. Numa época em que altruísmos, saberes e conhecimentos, embora fossem admirados, não passavam disso, as expedições de Von Martius, Pohl, Ender, Luccock, Spix, Taunay e Debret, entre outros, reconheceram a grandiosidade da Baía de Guanabara. Os inúmeros registros produzidos, sobre fauna e flora, ajudam a compor um acervo inestimável às gerações pretéritas, atuais e vindouras. Esse inventário, repleto de ilustrações, permite imaginar o tamanho da devastação promovida no litoral, da Praia de Botafogo à Ponta do Caju, revelam as riquezas nas enseadas da Prainha, Valongo, Alferes e Gamboa engolidas pela concretude da Zona Portuária. Ainda, tendo em vista as condições da Baía de Guanabara entre 1808 e 1870, quando ela foi mutilada para receber indústrias e a parcela mais pobre da população, inclusive escravizados, é instrumento de reflexão no tempo presente e no ponto futuro.

2.4 A Baía no princípio do fim (1870 a 1930)

Depois de 1870, o modelo de exploração sofre modificações por conta dos vários acontecimentos e conflitos, internacionais e nacionais, que equalizam a dinâmica política, econômica e social no globo até 1930. As variações, de forma e conteúdo, reagem sobre a população, composição e estratificação social, na forma de experienciar atmosferas do urbano e propagar efeitos nas pessoas, ambientes e ambiências.

No plano internacional, grandes empresas concorrem por mercados, aumentam a escala da produção e de acumular capitais. Com a melhora e difusão das técnicas produtivas e comunicacionais, os investimentos se deslocam a procura de oportunidades

⁸¹ No século XXI, muitos desses lugares continuam a ter “valas negras”.

para se reproduzir em lugares opacos, porém promissores. Os países que apresentavam abundantes estoques naturais, matérias-primas, e mão de obra barata passam a ser pontos preferenciais das indústrias e da exploração, em boa parte, financiada pela riqueza acumulada nos períodos anteriores.

Nessa conjuntura, a Inglaterra, aproveita as fragilidades do Sul e passa a influenciar mais diretamente Brasil, Argentina e Uruguai até a segunda guerra mundial, quando as ações passam ser norte-americanas. As pretensões de criar mercados consumidores, azeitadas com a abolição da escravização e monetização da economia, reforça a migração estrangeira e riqueza acumulada se multiplica com a proscricção.

A paisagem humana, na América latina, dominada por índios e negros até a metade do XIX se altera profundamente com a inserção, espontânea e/ou induzida, de imigrantes. Entre 1884 e 1934, desembarcavam 3.285.718 estrangeiros no Brasil, e o centro dessa economia se consolidava no Sudeste, com predomínio de São Paulo, que rapidamente supera a crise cafeeira e a população branca, segundo Koshiba e Pereira (1987), sobrepunha às demais etnias.

No Rio de Janeiro, a chegada de portugueses, espanhóis, ingleses e franceses vinculava-se a rearticulação das economias latino-americanas, inaugurando uma nova etapa do capitalismo baseada no trabalho livre e assalariado. Simultaneamente os capitais, regidos pelos britânicos, controlavam estradas de ferro, minas, plantações de café, serviços públicos (transporte, esgoto, gás), atividades portuárias, moinhos de cereais e indústrias. Dessa forma, golpes são desferidos na direção da elite, que por anos assumira reservas de capital e de mão de obra. Além de componente “civilizatório”, a modificação aglutinava uma oligarquia rural renovada, aliada dos projetos burgueses urbanos, afeita à reprodução de riquezas sob a matriz assalariamento e consumo. A partir de 1889, a gestão remodelada nutrida pelo café paulista, mineiro e carioca, e afinada aos interesses europeus, é coroada com a Proclamação da República que ratifica a autoridade emergente.

Na composição do quadro, capitais políticos e econômicos, nacionais e associados a ingleses, assumem investimentos públicos. No controle e promoção do espírito urbano e de industrialização, experimentais, transformam o Rio de Janeiro no seu laboratório. Como a cidade colonial e seus significados precisavam ser removidos ou silenciados, para

ajustá-la à acumulação e à concentração de capitais, de 1875 a 1902 o Plano de Melhoramentos e Embelezamento formula intervenções afinadas pelo urbanismo sanitaria. Sob uma nova ética e estética produtiva, a reestruturação impõe formas, comportamentos, hábitos e práticas. Conjuntamente, demuda a densidade e a divisão socioespacial, assim como aumenta a amplitude das agressões ambientais para redimensionar a cidade. As reformas - a toque de caixa e larga escala - alcançam espaços até então preservados, transformam as paisagens de Copacabana, Ipanema, Leblon, das bacias do Rio Maracanã, Inhaúma-Faria-Timbó, Acari e Meriti, e igualmente no outro lado da Baía, em Niterói e São Gonçalo.

Baía de Guanabara, acometida desde o século XVI, num intervalo de tempo abreviado recebe desmatamentos, drenagens e aterros inda mais brutais. A renovada matriz política, econômica, sanitaria e reformadora sublinha “crimes” contra a natureza, expõe a classe operária a hibridização ataviada e a reprodução de seus interesses capitais. Na empreitada, edificações, colinas, morros são condenados à demolição, e os ecossistemas tributários, ou periféricos, evanesceram ante a magnitude e repetição alargada de antropias. As obras cercam e encaixotam rios e várzeas, eliminam referências e bens assinalados na história, enquanto semeavam problemas inerentes à concentração de contingentes humanos.

De acordo com Amador (2013, p. 134), a população de 65.000 em 1808 e 235.291 em 1870 salta para 811.443 em 1900 e 1.400.000 em 1930. As decorrências da progressão escalar seriam atenuadas com medidas impactantes, sobretudo a saúde da Baía no atendimento, prioritário, as áreas ocupadas pelo segmento social mais representativo.

A proposta modernizadora, assina o primeiro ensaio, em escala industrial, com vistas a substituir um núcleo primordialmente colonial por um centro capitalista. Para tanto, a riqueza ociosa, amealhada do clímax agrícola-exportador ao “início do fim” do tráfico negreiro em 1850, se aproxima da engrenagem estatal para replicar imissões vocacionadas as ideais urbanizadoras.

Ainda no século XIX, empresas à frente do processo urbanizatório abrem ruas e loteiam espaços dando origem a bairros em diversas partes do Rio de Janeiro. Dentre elas, é possível mencionar, a ‘Companhia Arquitetônica’, responsável pela criação de Vila

Isabel, e a 'Empresa de Construções Cíveis' em Copacabana. Conforme Elizabeth Cardoso (1986), durante as primeiras décadas do século XX esse tipo de empresa prolifera, e ao lado de proprietários fundiários operam os espaços pouco ou ainda não ocupados. Algumas áreas no Rio de Janeiro, quase intocadas, despertam o interesse do negócio.

Dessa forma, Copacabana começa a ser reestruturada por obra da Empresa de Construções Cíveis, criada por Alexandre Wagner, seus genros Otto Simon e Theodoro Duvivier, a Sra. Paula Freitas e Torquato Tapajós.⁸² A empresa, também reunia entre o corpo de acionistas representantes do setor bancário, comercial, imobiliário, grandes proprietários de terra e nomes ilustres da administração pública, como o Ministro da Agricultura, Viação e Obras Públicas, Manuel Buarque de Macedo, os futuros prefeitos Amaro Cavalcanti e Carlos Sampaio, e o vereador Malvino Reis.⁸³ Sacopenapã,⁸⁴ atual Copacabana,⁸⁵ segundo Nelson Costa (1965) exibia extensa e estreita restinga apartada pela Pedra do Inhangá (Lido), dunas e remanescentes de lagunas no atual bairro Peixoto, nas imediações do Cantagalo e Pavão (Sá Ferreira e Bulhões de Carvalho). Assim que começam os trabalhos nos caminhos da igreja (Av. Nossa Sra. de Copacabana) e do Leme (Rua Gustavo Sampaio), à paisagem são incorporados os primeiros lotes com o mar nos fundos.

Depois de abertos dos túneis e a Litorânea (Av. Atlântica), com trechos de quase 100 metros de largura, a ocupação e a modificação do panorama se intensificam. O furor loteador leva a apropriação, inadequada, de restinga e praia onde se instala uma avenida, que ao não suportar a primeira ressaca, precisa ser reconstruída com o dinheiro público. Esse recurso se consagra nas sucessivas reformas, para reparar estragos da luta contra o mar, e consolidar o modelo da parceria do poder público com privado. O bairro e a Zona Sul são preferencialmente beneficiados com medidas municipais, desde o início do século

⁸² Disponível em: <<http://copacabana.com/historia-de-copacabana/>>. Acesso em: 12 jun. 2015.

⁸³ Amador, em nota, adverte a conversão de políticos em homens de negócio e vice-versa, é mais que um hábito: A empresa Veplan Imobiliária que na década de 1970 promoveu o loteamento de diversas áreas de interesse ambiental, como a lagoa de Itaipu e a Praia de Camboinhas, contava entre seus sócios com o Ministro do Interior, Reis Veloso, e o beneplácito da Prefeitura de Niterói, dos órgãos estaduais de meio ambiente (SERLA e FEEMA, atual INEA) e DNOS entre outros. Qualquer semelhança é mera coincidência (2013, p.100).

⁸⁴ O caminho de socós na língua tupi.

⁸⁵ Mirante do azul, na língua Inca Quíchua.

XIX, interessadas na ocupação e desenvolvimento da localidade.⁸⁶ Como é o caso da Av. Atlântica, construída por Pereira Passos (1902-1906) no meio do estirâncio da praia, a abertura do Túnel do Leme simultâneo a Av. Beira-Mar (Obelisco a Botafogo), com aterro de trechos da Baía, para oferecer o acesso a Zona Sul.⁸⁷

A mesma conjunção se repete no loteamento de Ipanema, Cia Brasileira de Imóveis e Construções de José Antônio Moreira (Barão de Ipanema), e as benfeitorias levantaram o seguinte comentário; “... penso que, nessa predileção dos prefeitos por Copacabana, há milonga; mas nada digo, porquanto tenho aconselhado aos meus vizinhos proprietários que a usem também” (BARRETO, 1921). Pouco tempo depois, para comemorar o primeiro centenário da Abertura dos Portos Brasileiros às Nações Amigas (1908), a Sociedade Anônima Empresa da Urca foi constituída pelo engenheiro Oscar de Almeida Gama. O grupo imobiliário e loteadora recebeu a concessão para aterrar e lotear áreas da Baía de Guanabara na Enseada de Botafogo, e criou o Bairro da Urca. A obra nas áreas próximas à Fortaleza de São João incorporou parte da enseada, abriu as Avenidas Portugal e João Luís Alves, alojando o Iate Club, e na mesma época aterrou a Praia Vermelha. A intervenção, mais que processar apropriação, reificar a Enseada de Botafogo e eliminar a Praia da Saudade, empobrecendo a beleza cênica, envileceu o valioso conjunto emparedado pelos morros da Babilônia, Cara de Cão e Pão de Açúcar, que acolheu a Vila Velha, o embrião da cidade.

Tem sido pratica recorrente na história a realização de grandes aterros da baía para comemorar exposições, conferencias e congressos internacionais. O Centenário da Independência, o Quarto Centenário da Cidade do Rio de Janeiro, o Congresso Eucarístico Internacional, a Rio-92 (Conferência Internacional sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento) e a construção da Linha Vermelha, vem mantendo essa nefasta tradição de “obras para inglês ver”, de ostentação provinciana e antiambiental. O mundo inteiro ficou escandalizado por saber que o trajeto do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro (atual Antônio Carlos Jobim) até os locais de realização da Rio-92 correspondia a áreas subtraídas da Baía de Guanabara (2013, p.141).

⁸⁶ Elmo Amador (2013) lista dentre as deliberações, a extensão da linha de carris ao loteamento, ser uma exigência para renovar o contrato da Companhia Jardim Botânico; receber, ainda na primeira década do século XX, redes de esgoto, água e iluminação; a isenção de impostos as edificações; e uma leva de obras públicas, conduzida por sucessivas administrações, mirando a valorização do empreendimento.

⁸⁷ Tempos depois, o prefeito Bento Manuel Ribeiro Monteiro Carneiro (1910-1914), manda retirar parte da Pedra do Inhangá, do meio do caminho, e conecta os dois trechos da Nossa Senhora de Copacabana. A providência, se devia a reconstrução e alargamento da Av. Atlântica, novamente atingida pela ressaca, duplicada por Paulo de Frontim (1919); e, Carlos Sampaio (sócio da Cia) executa nova reconstrução, depois de outras ondas violentas. De igual modo, aterrou 60.000m² na Lagoa Rodrigo de Freitas, em cujas margens se assentaram a avenida e loteamentos.

No sentido norte, com menor intensidade, o arranjo composto por devastação, empresas imobiliárias, interesses do capital, controle dos negócios e parceria do Estado se conservou nas obras de canalização dos Rios Maracanã, Trapicheiros, Joana e na drenagem do Saco de São Diogo (Ibidem, p.143). Já em 1879, o “consórcio” formado pela Companhia Ferroviária Carril Vila Guarani, Banco Industrial e Mercantil e Empresa de Melhoramentos do Brasil, realiza mais aterros no Saco e ergue a Vila Guarani.

Em 1912, como apresenta Cardoso (1968), uma aprazível localidade rural seria loteada pela Cia. Brasileira de Imóveis e Construções⁸⁸ dando origem ao bairro do Grajaú. A companhia do grupo francês dirigido pela *Caisse* e financiado pela *Crédit Foncier*, através de Lafont e Richard, com ações nas mãos de engenheiros, deputados, industriais e proprietários de terra, aplica capitais em diferentes empreendimentos brasileiros. No setor imobiliário promove loteamentos na Muda, Tijuca, Andaraí, em parte de Ipanema, Méier. E na década de 1930, investe em Bangu, Padre Miguel, Vila Valqueire e Realengo na Zona Oeste. Enquanto, a T. Sá Companhia Ltda., controlada por negociantes de café e Banco Português do Brasil, loteava terras que vieram e ser conhecidas como a Vila América.

2.5 A capital do capital

A exigência de condições para reproduzir, acumular e concentrar capitais motivou uma espécie de crescimento como missão. Na execução da tarefa a cidade, sem demora, contabiliza acréscimos na população, urbanização e limites geográficos. A dilatação territorial ocorre com a incorporação de sítios em espaços criados mormente por obra e graça das práticas habituais.

A reordenação, sob a ótica capitalista, adiciona propriedades fractais à estratificação espacial, social e a degradação ambiental. A Baía de Guanabara apropriada, domada e modificada, com atributos e atribuições percebidos como fontes de lucro, passa a ser uma mercadoria. Dessa maneira, praias, restingas, enseadas, rios, brejos, manguezais, ilhas, ilhas, morros, colinas, florestas, fauna, sítios de valor histórico,

⁸⁸ Criada em 1911, era controlada pelas *Caisse Commerciale et Industrielle de Paris e Societé Imobiliere du Seine Oise*, do banqueiro francês Marcel Lafont, e *Crédit Foncier du Brésil et de l’Amerique du Sud*.

paisagístico e cultural são tragados e convertidos em loteamentos, bairros, rodovias, portos, indústrias e demais formas de materializar e instrumentalizar o fim último do capital. Nessa intenção, diversos recursos eram empregados na concretização de um mercado consumidor. Assim, investimentos do Estado, atrelados aos interesses privados, se dirigiam aos lugares com maior expectativa do retorno. Com isso, na Glória, Lapa, São Cristóvão, parte de Botafogo e Tijuca se processam retalhamentos de fazendas em chácaras, dessas em estâncias e finalmente em lotes.

A participação de capitais, principalmente ingleses, no controle das concessões públicas (esgoto, luz, trem e bonde), estende-se aos setores bancário, industrial e imobiliário. Ao mesmo tempo, consideráveis levas de migrantes, internos e externos, são atraídos a cidade pela conjuntura, também, em fuga de conflitos/guerras, epidemias, intolerância religiosa e da fome.

Por acumulação urbana entendemos aquelas formas de acumulação que utilizam a cidade como matéria-prima da valorização do capital (...). A cidade é vista como uma mercadoria com valores de uso e valores de troca diferenciados, mercadoria esta que tem que ser produzida, lançada na circulação e realizada pelo consumo de sua população (SOLIS; RIBEIRO, 2003, p. 122).

Se faz possível verificar, as modificações começadas na segunda metade do século XIX, a partir de 1870 ganharam potência. Igualmente, justificativas intrínsecas à mobilidade ajudavam a desenhar a malha urbana e a conduzir uma metropolização com aporte em vários sentidos da Baía de Guanabara. Os lugares (urbanizáveis ou não) se tornaram objeto de cobiça, e o solo (natural ou criado) teve preço determinado pelo jogo político e econômico. Sendo assim, as concessões de carris a empresas americanas *Botanical Gardem Railroad Company* em 1868 e *The Rio de Janeiro Street Railway Company* em 1870, depois Companhia São Cristóvão, carregaram ocupação e crescimento à Botafogo, Laranjeiras, Copacabana, Ipanema, Leblon, Gávea, Lagoa e Jardim Botânico, Catumbi, Rio Comprido, Caju, São Cristóvão, e ainda em loteamentos que deram origem à Tijuca, Andaraí e Grajaú.

Com a mesma finalidade, empresas menores, integradas pelo capital imobiliário e financeiro, surgiam. Uma delas foi a Companhia Ferro-Carril de Vila Isabel, do Barão de Drumond, que em 1873 inaugura a linha da área central ao bairro criado pela Companhia

Arquitetônica do Barão, esticando o percurso ao Andaraí, São Francisco Xavier e Engenho Novo. Na época a Ferro-Carril Vila Guarani, de Francisco Eugenio de Azevedo, diretor do Banco Industrial Mercantil e proprietário de terras junto a Praia Formosa (Rodoviária Novo Rio), por meio de loteamentos constitui o bairro Vila Guarani. Azevedo, que em 1879 fundou a Empresa de Melhoramentos, obteve a permissão para aterrar manguezais no Saco de São Diogo e na Praia Formosa, nessa expropriação de extensas áreas da Baía, emprega material do desmonte do Morro do Senado (Praça da Cruz Vermelha).

Depois disso, o transporte ferroviário empenhado na produção e comercialização do café, portanto operar cargas, passa a diagramar a apropriação dos subúrbios e da Baixada, com os loteamentos em obediência a seus traçados. A ferrovia, implantada por Mauá em 1854, na ligação de seu porto em Magé à Raiz da Serra (Petrópolis), locupletada pela Estrada de Ferro Dom Pedro II em 1858⁸⁹ para atender a produção no Vale do Paraíba, absorvidas pelo capital inglês, sob concessão do Império, começa a transportar pessoas. Da primeira estação, mais tarde conhecida como Central do Brasil, às “paradas” no Engenho Novo, Cascadura e arraial de Maxabomba (núcleos rurais ou a serviço deles), pessoas eram levadas até o ponto final em Queimados.

Após a edificação das estações em São Cristóvão, Sapopemba (Deodoro) e São Francisco Xavier, o transbordo a esses vazios, e espaços avizinados, se intensificaram. Segundo Mauricio de Abreu (1987), os arredores de antigas olarias, curtumes e núcleos rurais atraíram pessoas em virtude do preço das moradias.

Em 1875, o decreto 2639 de 22 de setembro autorizava a criação da Estrada de Ferro Rio D'Ouro, a fim de transportar materiais na construção duma rede de abastecimento d'água no Caju, com captação dos mananciais de Xerém e Tinguá. Inaugurada em 1882, a via conectava a Quinta Imperial a Represa do Rio D'Ouro e a partir de 1883 oferta o serviço regular de passageiros.⁹⁰ Conquanto, o traçado rodeasse as abas dos morros, o trecho inicial demandou aterros de mangues e brejos do Estuário de Inhaúma, as mudanças não foram contundentes. As primeiras interferências diretas no

⁸⁹ A Estação do Campo, foi erguida em 1858 e derrubada na década de 1930, quando foram efetuadas reformas e construído o prédio atual.

⁹⁰ Com isso incita a aparição dos bairros de Inhaúma, Vicente de Carvalho, Irajá, Colégio, Coelho Neto e Pavuna.

ecossistema ocorrem em 1886, quando volta a ser imolado por outro negócio inglês, a Estrada de Ferro Leopoldina (*Rio de Janeiro Northern Railway Company*). A via férrea, acostada à Baía, obriga aterrar manguezais no Estuário, e de Acari ao Meriti, conecta São Francisco Xavier a Meriti (Duque de Caxias), atravessa núcleos como Bonsucesso, Ramos, Olaria, Penha, Brás de Pina, Cordovil, Parada de Lucas e Vigário Geral. Em 1897, constituída a *The Leopoldina Railway Company Limited*, estende serviços da Leopoldina a Macaé e Campos, cortando o então Distrito Federal, o Estado do Rio de Janeiro, Minas Gerais e Espírito Santo. No outro lado da Baía, Niterói, durante décadas ponto de partida da Linha Litoral (São Gonçalo, Porto das Caixas, Rio Bonito, Silva Jardim, Macaé, Campos seguindo a Vitoria), e da Linha Cantagalo, que saía de São Gonçalo ao Porto das Caixas para alcançar Nova Friburgo, Macuco, Cantagalo e Portela, também passa por modificações.

Dando continuidade à colocação de dormentes e trilhos, a Empresa de Melhoramentos completa em 1893 o primeiro trecho de uma linha. Assimilada em 1903 da Pedro II, a via que partia da Estação Mangueira, com paradas em Vieira Fazenda (Jacarezinho), Del Castilho, Magno (Mercadão de Madureira), Barros Filho até Sapopemba, recebe a denominação Linha Auxiliar. Desta forma antes de findar o século XIX, os eixos viários para a formação da Área Metropolitana do Rio de Janeiro estavam cravados.

Para adequar o Rio de Janeiro as novas estruturas econômicas e sociais ditadas pela inserção de nossa economia no cenário do capitalismo internacional, tornando a cidade palatável para as necessidades de reprodução, concentração e acumulação do capital, foi implementada, pela primeira vez na história do país, uma ampla e arrasadora política de renovação urbana (AMADOR, 2013, p. 144).

O século XX começa regido por empreiteiras e construtoras, grupos capitalistas que disputam os grandes projetos, com objetivo de produzir a cidade benigna aos negócios.

Naquela época, o Rio de Janeiro no comando do Prefeito Pereira Passos, intimamente ligado aos grupos empresariais, foi transformado em um grande canteiro de obras.

Em conformidade a opinião do professor Oswaldo Porto Rocha, o aparelho estatal penhorava favorecimentos na realização do negócio.

A administração Pereira Passos representa o triunfo dos interesses dos setores ligados ao comércio (importação principalmente) aos meios de transporte e sobretudo aos setores ligados a construção civil. As fotografias da época nos mostram os concorridos leilões dos terrenos desapropriados, leilões que tinham lugar entre ruínas dos prédios. Era ali, antes mesmo da remoção do entulho que se fazia a partilha, que se definia a ocupação dos novos terrenos (ROCHA, 1986, p.67).

Passos, nomeado e abonado pelo Presidente Rodrigues Alves (oligarca cafeeiro), de 1902 a 1906 seguia as lições de Haussmann, primeiramente na reformulação do Plano proposto em 1875 pela Comissão de Melhoramentos. E, maiormente, no conjunto de intervenções urbanas e sanitárias que transformariam significativamente o Rio de Janeiro. A obstinação em reconfigurar, estrutura e fisionomia, impacta efetivamente a população mais modesta e a Baía de Guanabara. Dentre as inúmeras realizações, no período denominado “bota-abaixo”, sobrevêm a abertura e alargamento de ruas e avenidas como do Sacramento (Av. Passos), Beira Mar, Atlântica, Passos, Mem de Sá e Rodrigues Alves; a canalização de rios na Zona Sul e Tijuca; abertura do Túnel do Leme (Cia Jardim Botânico); o embelezamento do Passeio Público e das praças XV de Novembro, Tiradentes, São Salvador e Largo da Lapa; inauguração do Palácio São Luiz (Monroe); e, o início da construção do Teatro Municipal. Por sua vez, sob a tutela de Passos, o Governo Federal se encarregava das obras no Porto do Rio de Janeiro e construção das Avenidas, Central e Francisco Bicalho⁹¹ (PASSOS, 1944).

Quanto à infraestrutura portuária, o projeto da Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro planejava a construção de um cais com 3.500 metros para navios de grande calado, do Arsenal da Marinha na Ilha das Cobras, e do aterro da Prainha, Valongo, Sacos da Gamboa, Alferes e Praia Formosa. E, no Saco de São Diogo, a ampliação da saída do Canal do Mangue ao mar, e desse trecho até a Ponta do Caju outro com 2.000 metros, seria objeto de concessão posterior.⁹²

⁹¹ Batizada com esse nome para homenagear o engenheiro, nomeado em 1901 Inspetor-geral das Obras Públicas do Rio de Janeiro, que atuou na Comissão de Obras de Melhoramentos do Porto, e na reforma urbana implementada por Pereira Passos.

⁹²Disponível em: <<http://www.conexaojornalismo.com.br/colunas/economia/milton-teixeira-fala-sobre-as-praias-que-foram-destruidas-no-rio-de-janeiro-79-4001>>. Acesso em: 12 mai. 2015.

Entre a Prainha (Praça Mauá) e Gamboa, a concessão entregue em 1890 a Empresa Industrial de Melhoramentos do Brasil, presidida pelo engenheiro Paulo de Frontin, também pretendia construir uma ferrovia do Rio a Minas, para facilitar o escoamento da produção cafeeira. E, da Gamboa ao Caju, a concessão do Visconde de Figueiredo, vendida à Companhia de Obras Hidráulicas no Brasil, em 1889 revendida à inglesa *The Rio de Janeiro Harbour and Docks Company*. Todavia, conflitos de interesses surgiram, e em 1901 o governo determina a fusão e cria a Docas do Rio de Janeiro.

Figura 6 – Evolução urbana na área portuária – Planta do RJ-IHGB



Fonte: Disponível em: <<http://www.semprerio.com/pt/home/item/88-o-novo-cais>>. Acesso em: 11 jul. 2015.

Sustido por um orçamento de 8,5 milhões de libras, empréstimo contraído junto à Inglaterra, foi contratada a *C. H. Walker Company*. Entre 1903 e 1904, a empresa constrói os primeiros 600 metros, entre a embocadura do Mangue e Gamboa, e em 1906 entrega o Cais da Gamboa. No aterro, utiliza material dragado da Baía, do desmonte dos Morros do Senado (parte final) e do Castelo (retirada para a construção da Av. Central), assim as Ilhas do Melão e das Moças desaparecem. O procedimento, realizado por operários acomodados em caixas pressurizadas, consistia em efetuar escavações, que somadas ao material originário da Ponta de Areia, aterra 2.500 metros de Cais até a Prainha, e em 1910 serve ao aterro da superfície de 175.000m². Ao longo da área, foi aberta a Av. Rodrigues Alves e instalados 18 armazéns internos e 96 externos, ainda 90 guindastes elétricos (AMADOR, 2013, p.147). Consequentemente, as propriedades vizinhas às obras

se distanciaram em algumas centenas de metros do mar, a linha costeira que seguia a Prainha, Saúde a Gamboa, contornava os morros desenhando o traçado da Rua Sacadura Cabral desaparece para emergirem cais e armazéns.

As aberturas, prolongamentos, alargamentos e embelezamentos reivindicam expressivas áreas ocupadas por antigos casarões, que divididos em cômodos abrigavam famílias inteiras, os populares cortiços. Esse conjunto de moradias, desprovidas de recursos sanitários, charcos e manguezais seriam consideradas ameaças à ordem, à segurança, à moralidade e à saúde pública durante a campanha de combate a epidemias sob a batuta de Oswaldo Cruz. Como “indesejados” deviam ser eliminados da paisagem, cerca de 2.000 edificações classificadas precárias foram desmanteladas e milhares de pessoas, viram-se obrigadas ao deslocamento para lugares, também carentes, mais distantes e/ou reproduzir a forma de habitar no avesso do eixo intervencionista. Como defendem alguns autores, dentre os quais Elmo Amador, a intervenção em função de uma reorganização, adequada à reprodução financeira, favorecia grupos e matizes capitalistas (nacionais e internacionais), com ressalvas, a Zona Sul e o Centro da Cidade. Não traziam benefícios aos subúrbios e à parcela mais necessitada da sociedade. Pelo contrário, a modernização calçada por demolições e aterros molestava ativos ambientais e a gente humilde, acarretava problemas sociais. Enquanto o financiamento adquirido junto à Londres, para solfejar a modernização, resulta num grande endividamento. Os gastos arrasaram as finanças e socializaram os encargos, deixando às administrações legatárias uma máquina pública falida. Além de processar as mais contundentes modificações, notadas num curto espaço de tempo na Baía de Guanabara, do Caju a Copacabana, todo o litoral sofreu adulteração e foi esterilizado com a dilaceração de paisagens e expressões culturais, como na canalização e artificialização do Rio Carioca.

O Saco de São Diogo, alvo de repetidos aterros até a Ponte dos Marinheiros, por fim é riscado do mapa, e leva consigo a Praia Formosa. De 1904 a 1906, Passos remodela o Canal do Mangue, extermina resquícios e porção do espelho d’água em São Cristóvão, ponto final do Porto. Sobre os cascalhos planta uma avenida, dividida pela vala canalizada, nomeada com o nome do valoroso assecla, Francisco Bicalho. Começa a canalizar os rios, contribuintes ao Estuário de São Diogo e da Baía, Comprido, Maracanã

e Trapicheiros, a reconfiguração é continuada pelos sucessores Paulo de Frontin e Carlos Sampaio. Dessa forma, o outrora extenso, belo, produtivo e agora histórico ecossistema de manguezais, lagunas, brejos e canais meândricos, com 5Km² de superfície, constrange-se a imagem de um canal progressivamente apodrecido.

No entanto, os esforços portuários não param, sob a denominação de Cais de São Cristóvão e 2.000 metros, em 1907 começam as obras de extensão do Canal do Manguoeiro ao Caju, que de 1924 a 1932 recebe a moldura da Av. Rio de Janeiro. Completando o sistema portuário, entre 1949 e 1952 para construir o Píer da Praça Mauá 33.200m² são aterrados e projetam alicerces de 400X82 metros sobre a Baía. Em 1962, o Cais do Caju, ou dos Minérios, era esticado até a Ponta do Caju, e anos depois esses aterros são aproveitados pela Ponte Rio-Niterói.

A entusiasmada reestruturação portuária, vocação e funcionalidade conferida à Baía de Guanabara desde as primeiras datas, furtou de qualquer experiência sensorial um extenso, complexo e produtivo trecho de litoral com mais de 5km, no lugar foi plantado um cais reto, cinzento e estéril. As intervenções, ou aterros, eliminaram a Prainha, o Valongo, o Valonguinho, os Sacos do Alferes e da Gamboa, a Praia Formosa, as Ilhas dos Melões, das Moças, do Ferrereiro, o Aljube e a estação de barcas na Prainha. O Morro do Senado foi arrasado, o do Castelo começou a sê-lo, e os antigos bairros portuários perderam a condição litorânea. Ao longo do espaço criado foram instalados armazéns, plantas logísticas e a Avenida Rodrigues Alves, e São Cristóvão, que destronado como bairro histórico aos poucos foi transformado em polo industrial.

Do Calabouço a Copacabana, obras e canalizações mutilaram mais de 10Km de litoral, a mais expressiva excisão se deu por conta da avenida Beira-Mar, com 5 km de comprimento e 35 metros de largura, fixada a um cais por aterro que eliminou praias do Obelisco ao Morro da Viúva. Complementarmente, o resto, do Morro da Viúva até o Cais da Praia de Botafogo, foi contornado por aterros que se repetiam da Rua Augusto Severo à Avenida Beira-Mar, do Passeio Público à Rua México.

Com a Avenida Atlântica, construída em cima do estirâncio, a Empresa de Construções Cíveis consolida o retalhamento e vende uma restinga. A faixa de praia, antes coberta de pitangueiras, bromélias e cactos, cede espaço a estrada junto ao litoral. Essa

localização equivocada, aprovada pelos reformadores da cidade, resulta na destruição sistemática da via, e reconstruções a custas do erário. Para sanar o problema, outra solução brilhante foi empregada, a transposição de areias de Botafogo para aumentar a faixa de praia. Porém, em virtude da falta de adaptação ao nível de energia do mar, o material se deslocou do atual Posto Seis ao Leme, onde são visíveis acréscimos expressivos. A experiência, serviu a ocupação de Ipanema, com a Avenida Vieira Souto construída mais afastada do mar, permitiu conservar algumas dunas e vegetação praiana, mas foi copiada na íntegra no Leblon, onde a praia sofre emagrecimentos e erosão.

O conjunto de obras e intervenções que foram responsáveis por uma alteração tão radical da orla e da paisagem da Guanabara, tinha como objetivo, muito definido, beneficiar o conjunto de capitais e interesses que promoviam a venda de um produto muito valioso: a natureza exuberante da Zona Sul. Era o Estado intervindo deliberadamente no processo de reprodução, acumulação e concentração de capital, a cujos interesses servia (AMADOR, 2013, p. 150-151).

Ainda, na administração Pereira Passos a canalização dos Rios Berquó (Botafogo) e do Carioca, histórica fonte de águas nos primeiros séculos, os esconde debaixo das ruas Paissandu e Barão do Flamengo. Nos governos até 1930, principalmente de Serzedelo Corrêa (1909-1910) e Carlos Sampaio (1920-1922), as obras de infraestrutura e estética continuam, preferencialmente, no centro e na zona sul. Ainda nesse período, os primeiros esforços de ocupar o Leblon e o Jardim Botânico se energizaram, entretanto, a urbanização só recebe impulso após 1930.

Em 1920, o Morro do Castelo, que em 1904 perdeu uma encosta para construção da Av. Central, em função da Exposição do Centenário da Independência (1922), foi posto abaixo assim como os valores nele imbricados. O material do desmonte, despejado sobre a Baía, ajuda a aterrar trechos no Calabouço e na Praia de Santa Luzia. Sampaio também construiu um novo cais de proteção do aterro, mas uma intensa ressaca, pouco depois da conclusão das obras, derrubou o parapeito e a água invadiu a cidade. Segundo Silveira (1965), não somente o leito da avenida litorânea foi inundado, áreas distantes como as Ruas Senador Vergueiro, do Catete e outras foram atingidas. Ainda, os promontórios na escarpa da Gloria e Calabouço, dizimados por aterros, arrefeciam os impactos do mar, mesmo em condições de ressaca, e as estruturas artificiais não seriam

capazes de cumprir a sua função. Com vistas a resolver o problema, os trechos danificados foram reconstruídos e a face externa reforçada por enrocamento até as obras de um aterro maior, com material do arrasamento do Morro de Santo Antônio, levarem mar adentro a orla litorânea.

O prefeito Carlos Cesar de Oliveira Sampaio, acionista da Empresa de Construções Civis, ainda aterrou 600.000m² da Lagoa Rodrigo de Freitas e a “saneou”. Depois de eliminar manguezais e ecossistemas, construiu um cais, dois canais e uma avenida, a Epitácio Pessoa, valorizando o lugar, loteado e vendido à classe abastada (CARDOSO, 1986). Outra entidade, com função de zelar pelo bem público, a Marinha do Brasil, ocupa duas ex-ilhas na área central da cidade. Além de desfigurar, arrasar e incorporar com aterros as ilhas das Flores, Mocanguê Grande e Pequeno e das Cobras, anteriormente da Madeira, retifica e anexa a Ilha Fiscal, antiga Ilha dos Ratos, conectando-as ao continente.

Nos anos 30 do século XX, todo o litoral, da Ponta do Caju ao Leblon, estava modificado e os aterros engoliram: o Saco de São Diogo; da Gamboa; Valongo; Valonguinho; Alferes; e da Prainha. As Enseadas da Gloria e Botafogo, significativamente alteradas, perderam quase todas as praias ou foram substituídas por paisagens artificiais. As Ilhas das Moças, Melões, Cobras, Fiscal e Serigipe, cooptadas por aterros, foram transformadas em qualquer coisa, menos ilhas.

Um dos maiores ambientes estuarinos da Guanabara (12km²), Inhaúma ou Manguinhos, até a década de 1920 era uma paisagem composta de manguezais, canais meândricos de marés, praias e ilhas, visitadas por guarás, colhereiros, biguás, irerês e demais espécimes da fauna. A integridade, e o elevado padrão biótico desse ecossistema garantiam a abundância de camarões, sardinhas, corvinas, xaréus e outros peixes, atraía pescadores à Ponta de Caju. Segundo Frederico Villar (1945) e Vera Monteiro (2005), a partir dos fins do século XIX, imigrantes portugueses e espanhóis intensificaram a atividade pesqueira na Baía. A, 17 de novembro de 1920 constituíram a primeira Colônia de Pesca do Brasil, a Z-1 atual Z-10 - entre 1950 e 1960 a mais produtiva da cidade - junto à bacia do Rio Jequiá (Ilha do Governador), congregava pescadores do Caju, Ilha do Governador e Niterói. O ecossistema, semelhante ao Estuário de São Diogo, começa

a ser abatido progressivamente, mas a sua decomposição é abreviada, ocorre no século XX. A maior parte dos aterros, num intervalo de 30 anos, impostos pelas ideias de mobilidade. Bem verdade, o Caju e a Ilha de Sapucaia desde o século XIX receberam o lixo da cidade, contudo somente quando as vias urbanizadoras o cortam, começa a degeneração efetiva.

Apesar da Estrada de Ferro D. Pedro II (1858), contornar o ambiente entre Todos os Santos e Cascadura, Ferreira Lima (1961) relata ainda poderem ser vistos os vastos campos de Inhaúma que terminavam no litoral da Baía, onde haviam pequenos portos. A partir da construção da linha Rio D'Ouro, e estações com alusão à natureza da região (Vargem Grande e Mato Alto), é que o traçado se aproxima do estuário. Em 1884, a *The Leopoldina Railway Company Ltda.*, cingia as colinas do Bairro Imperial, apurando-se pela Estrada Real de Santa Cruz encontrava manguezais e os primeiros aterros eram efetuados. E, quando o Instituto de Manguinhos, na antiga fazenda junto ao Porto de Inhaúma, foi construído (1902) podia ser acessado de trem, na estação do Amorim, ou de barcos atracados na Baía.

Somente quando, no objetivo de expandir o parque industrial fluminense/brasileiro, os projetos viários reivindicaram a ampla apoderação do espaço, conforme antecipado, essa natureza começa a ser imolada. Em 1916, o prefeito Rivadávia Corrêa aprova a extensão de 15.500 metros de caminho “seco”, da Rua da Alegria até as margens do Rio Meriti, e a obra realizada anos depois recebe a denominação Avenida Brasil. Um projeto que teve decreto publicado no diário oficial em 1921 autorizava a concessão e execução dos serviços à Empresa de Melhoramentos da Baixada Fluminense, presidida pelo Engenheiro Alencar de Lima, associado ao Banco Português do Brasil. De 1921 a 1931, 1.800.000m² da enseada soterraram cerca de 2km² de manguezais com material retirado do Morro do Pedregulho e do Gambier (AMADOR, 2013, p.155).

A cidade expandiu sobre planícies, vales e charcos, mas os morros, colinas e encostas do Rio de Janeiro, Niterói e recôncavo da Baía, que não eram aplicados à defesa, para fornecer aterros, acolher a lavoura de café e moradias, permaneciam quase intactos. Apesar das áreas de relevo, servirem ao assentamento de abrigos e moradias desde a primeira ocupação. Serem aproveitadas por refugiados na formação de quilombos e, do

século XVIII ao XIX, alforriados que ocuparam a face escondida do Maciço da Tijuca, conhecida como Serra dos Pretos Forros, e a abolição ampliar essa alternativa ao déficit habitacional. Mas, no século XX a ocupação das colinas, por pessoas, reiniciada no XIX em Santa Teresa, Catumbi, Rio Comprido e Tijuca se estende a Laranjeiras, Leblon, Gávea, Lagoa origina bairros aristocratas e, avessamente, lugares de pobres ou favelas.⁹³

A desconstrução e reconstrução, estilística com aspirações “civilizatórias”, de Passos demole cortiços e habitações populares para abrir avenidas e ruas no centro da cidade. O anseio urbanista, higienista soterra registros, pertencimentos e identidades, varre o indesejado do espaço que se deseja. Mas, o rejeito daquilo proibido na escultura do moderno se reconstrói, como assinala Amador: “A favela se constrói com o material “marginal” das demolições e das construções” (2013, p. 156). Deste modo, o Rio de Janeiro assina definitivamente o signo de “cidade partida”, que se alastra na medida da régua seletiva repelir pessoas das paisagens agrestes e demais lugares escolhidos a apropriação e refuncionalização. Aos indesejados, a população marginal, restou seguir trilhos, avenidas e indústrias, instalarem-se em morros, mangues e várzeas, acentuar o desmatamento, desestabilizar solos e ocasionar desmoronamentos que além de entupir rios e aumentar a incidência de inundações, historicamente mata pessoas.

Conquanto, a economia sustentada pela produção, comercialização e transporte do café continuasse, o alinhamento ao modelo-processo capitalista e natural reestruturação propicia condições à concentração e acumulação de excedentes financeiros que equalizaram a aplicação dos fundos na industrialização. Além do desenvolvimento de um núcleo urbano, predominantemente com funções terciárias, a disponibilidade e proximidade às fontes e matérias-primas, a ampliação do potencial mercado consumidor regido pelas novas relações padrão, abolição da escravatura, migração e diversificação dos meios de transporte.

Amparado na cláusula de resignificação, física e simbólica, o “processo industrializador” se consolida na modificação da paisagem fluminense e fator de degradação ambiental. A renovação da matriz produtiva, indelevelmente reverbera sobre

⁹³ A alcunha “favela”, versão mais aceita, surge em 1897, quando ex-combatentes da Guerra de Canudos, os baianos, instalam-se no Morro da Providência à espera de o Estado cumprir promessas pela entrega no conflito.

as camadas sociais, transforma o ciclo hidrossocial e, especialmente, a condição humana. Indiscutivelmente, para assentar plantas industriais os novos aterros e impactos induziram a qualidade dos bairros “operários” e das águas da Baía.

Até então, apesar das atividades artesanais, praticadas por nativos na fabricação de redes, cestarias, cerâmica, farinha, canoas, adornos e armas existirem, no período colonial a manufatura de artigos que pudessem concorrer com os trazidos da metrópole era impedida. Sendo assim, a matriz produtiva fora os engenhos de açúcar, alambiques, produção do anil, vinculava-se ao suprimento das necessidades básicas, em engenhos de farinha, olaria, cal, padarias e confecção de móveis, durante o apogeu aurífero de metal e couro para tropas de burros.

A Baía de Guanabara, desde a penetração no XVI, foi direcionada à atividade naval e portuária. Essa “vocação” começa, mais precisamente, no Caju, nas proximidades dos atuais estaleiros e infraestrutura logístico-portuária, quando Martim Afonso de Souza ordena a construção de dois bergantins, com emprego da mão-de-obra tamioia e madeira local. Nas mesmas condições, o Governador Benevides constrói a Nau São João, semelhante aos galeões (PIZARRO, 1922). Durante o Vice-Reinado do Conde Cunha (1763), a Baía recebe o Arsenal de Marinha, que em 1767 lança ao mar a Nau São Sebastião de 59,6 metros de comprimento, 15,5 de boca e 13 de pontal (LIMA, 1961). No mesmo ano, uma Carta Régia determinava a criação da Fábrica de Fragatas Militares, uma das primeiras construídas recebe o nome Madre de Deus. O documento também consentia embarcações nacionais velejarem entre Portugal, Angola e Brasil, tonificando o trânsito marítimo e a profusão de estaleiros no Rio de Janeiro.

Em 1808, a transferência da armada portuguesa, demanda a criação de estruturas para manutenção. Tempos depois, Irineu Evangelista de Souza, depois de adquirir a anglo-brasileira “Estabelecimento de Fundação e Estaleiros da Ponta d' Areia” funda na Ilha do Viana o Estaleiro Mauá (1846). Para instalação e funcionamento utilizou, principalmente, as mãos escravizadas, inclusive nos aterros que arrasam praias, ilhas e ecossistemas (AMADOR, 2013, p.157).

Em 1894, surgiram as oficinas e estaleiros da Companhia de Navegação LLOYD Brasileiro no bairro da saúde, extinta em 1997. No Caju, em 1920, o Estaleiro Caneco, e

sobre extensos aterros, em 1959 Juscelino Kubitschek instala a Ishikawajima do Brasil Estaleiros S/A., que em declínio na década de 1990 é arrendada em 2010 pela Petrobras, presidida por José Sérgio Gabrielli, sob a denominação Estaleiro Inhaúma.

Esse crescimento da construção naval, e atividades portuárias, é acompanhada de poluições, inclusive visuais onde a arquitetura fria suplanta os elementos naturais, também com óleo, soldas, rejeitos e introdução de espécimes exóticos trazidas nos cascos e tanques de lastro. Paradoxalmente, a atividade, compreendida por muitos como tradicional, participa na destruição da Baía e é prejudicial a sua sobrevivência. Simultânea à firmação naval e do setor portuário, crescem fábricas de cordas, velas, marcenarias, ferrovias, serrarias, bandeiras, etc., associadas e/ou complementares a atividade, alojavam-se no Valongo, Saúde, Gamboa e Caju. Em São Cristóvão, por iniciativa do Barão de Mauá, surgem fábricas de sabão, vidro, curtumes, tecidos, velas e uma empresa de gás, posteriormente adquiridas pelos estrangeiros. Ainda no XIX, chegam os moinhos *The Rio de Janeiro Flow Mills and Granaries* (1886), ocupado na fabricação alimentícia (Biscoitos Aymoré) e ramo têxtil, e o Moinho Fluminense (1887), ambos com cais próprios.

A indústria têxtil, restrita à fabricação de sacarias e panos para escravos no período colonial, ao requerer áreas amplas nas proximidades de suportes hídricos no objetivo de gerar energia, recursos para lavagem, tinturaria e alvejamento, são instaladas nos vales da Zona Norte (Rios Maracanã e Joana), e Zona Sul (Rios Carioca e Macacos entre outros).

Segundo Turnowski (1968), a relativa independência da atividade em relação aos serviços da cidade, empurra muitas plantas a regiões mais distantes, inclusive rurais, como Paracambi, Pau Grande, Santo Aleixo e Bangu. E, a área central é escolhida por pequenas e médias indústrias de bebidas, refinarias de açúcar, fundições com características artesanais. Aliás, há tempos abrigava inúmeras oficinas artesanais, cuja importância, intensidade e o papel representativo emprestavam territorialidades e nomeavam ruas como do Ourives, Latoeiros, Tanoeiros, Ferreiros, Beco dos Barbeiros, etc., (LIMA, 1961).⁹⁴

⁹⁴ Significância atestada no Almanaque da Cidade Do Rio de Janeiro, que em 1792 relacionava: 6 lojas de relojoeiros, 90 de alfaiates, 111 de sapateiros, 21 de latoeiros, 7 entalhadores, 23 e ferreiros, 7 de serralheiros, 6 de segeiros, 19 de

Em meio ao misto de necessidade e hábito, os donos das oficinas, mestres de ofício, transmitiam conhecimentos à jovens aprendizes.

Toda casa que preza era provida de escravos aos quais se havia ensinado algumas ou mais artes comuns a que pertenciam, como também eram alugados pelos senhores e as pessoas não tão bem providas quanto eles. (...). Não conseguiam ganhar muito, em 1808 considerava-se um operário bem pago, menos de um xelim por dia. Mas o fluxo de estrangeiros e a multiplicação das necessidades; dentro em pouco, elevaram o valor do trabalho. Deu isso motivo a que surgisse uma nova classe social, composta de pessoas que compravam escravos para o fim especial de instruí-los nalguma arte útil ou ofício, vendendo-os em seguida por preço elevado, ou alugado seus talentos e trabalhos (LUCCOCK, 1975, p.72).

A eletricidade, privilégio de grandes fábricas, chegada com a empresa de origem canadense Light, partir de 1908, ajuda ampliar a presença de médias e pequenas indústrias no centro da cidade. O Vale do Rio Joana, Botafogo e Gávea recebem farmacêuticas, enquanto as fábricas de perfume, tintas, calçados e metalurgias assumem espaços e casarões, no Bairro Imperial, deixados pela burguesia de mudança para a Zona Sul.

A substituição de importações, entrada do capital americano e subsidiárias como a *Swift*, *Armour*, *General Motors* e *Ford Company*, por exemplo, junto a Primeira Guerra, acelera o processo. Enquanto, a industrialização, carregada nos trilhos, se desloca aos subúrbios: Curtume Carioca - Penha-1925; Nova América - Del Castilho - 1924; *General Elétric* - Maria da Graça - 1921; *Standard Elétric* - Vicente Carvalho - 1927 (AMADOR, 2013, p. 159-160). Esse arrasto, esvazia as vilas de comércio (Iguaçu, Pilar, Estrela, Inhomirim e Porto das Caixas), engenhos e fazendas (açúcar e café).

O esfriamento dessa dinâmica, além de transferir parte da população a novas áreas produtivas, diminui pressões e interferências permitindo a navegabilidade de rios. Sem os desmatamentos, que ocasionavam o recuo da Mata Atlântica e rápidos assoreamentos, várzeas, brejos e a biota se regeneram.

Em compensação, conforme Lacorte e Andrade (1965), a “falência” provocada pela estagnação da economia e “insalubridade da região” excita uma espécie de jogo especulativo. Nele, capitalistas adquiriam terras nas orlas oriental e ocidental, a preços

serreiros, 52 de barbeiros, 18 de tanoeiros, 35 de marceneiros, 6 de ferradores, 4 de penteiros, 37 de lapidadores, 7 de torneiros, 7 de batefolhas, 6 de violeiros, e 8 de pintores.

irrisórios, e “aguardavam” sua valorização. O mecanismo, estimula a absorção de vastos territórios inóspitos na expectativa de drenagens, dragagens e canalizações serem encetadas. “Coincidentemente”, o intuito de “sanear” a baixada no final do século XIX, e por conta de as linhas férreas atravessarem as propriedades, que o Estado prontamente indenizava, a jogada não tardou a prosperar e engordar as contas dos “jogadores”.

Grande parte das terras, retalhadas em chácaras e sítios de Nova Iguaçu, destinaram-se ao plantio de laranja. Devido ao estímulo do governo, e alta do preço no mercado mundial, a paisagem que margeava a E. F. Central do Brasil de Maxabomba a Queimados não demora a ser enchida de laranjais.

De igual modo, os ramais da Leopoldina, entre Niterói, São Gonçalo e Vitória, tiveram os terrenos cobertos pela lavoura de exportação.

O sucesso da citricultura, inicialmente nas áreas desmatadas entre colinas e morros usadas pelos predecessores, obrigaram abrir drenos nas depressões intocadas. Segundo Pereira (1977), entre 1920 e 1940, esse impulso levou ao salto populacional de 33.396 para 140.606 habitantes, crescimento de 423%. Entre as justificativas para os resultados, pode figurar a conjuntura induzir o Estado, para escoar a produção, criar a Rodovia Washington Luiz, estrada Rio-São Paulo e Avenida Automóvel Clube.

Outra medida foi a eletrificação da Estrada de Ferro Central do Brasil em 1938 até Nova Iguaçu atingindo Japeri em 1943 em conjunto com a adoção da tarifa única, facilitando, sobremaneira, o acesso da população proletária a este meio de transporte e seu deslocamento em termos de moradia (RODRIGUES, 2006, p. 45).

Mesmo que, a partir de 1940, a oscilação de preço no mercado internacional em virtude de guerras e crises, técnicas inapropriadas de cultivo, produtividade declinante, concorrência do planalto paulista e valorização das terras para fins urbanos, loteamentos, ponham fim ao predomínio do aroma cítrico.

A industrialização atrai consideráveis contingentes populacionais, internos, principalmente nordestinos expulsos do campo por rixas com coronéis, latifundiários, e fuga das secas.

Para criar reservas de braços, o Governo Federal incentiva a migração e os recém-chegados, passageiros em vagões de trens, se alojam nos subúrbios e na baixada. Locais

aonde engenhos, chácaras e sítios sem estrutura básica, redes de água, esgoto e coleta de lixo, foram transformados em bairros.

Os primeiros, dessa natureza, erigiram em localidades como Nilópolis, homenagem a Nilo Peçanha, São João de Meriti e Nova Iguaçu. Na primeira fase da ventura, as moradias acompanhavam a linha férrea em terrenos com topografia mais elevada.

Com o passar do tempo, depois de obras a exterminar manguezais, brejos e várzeas, entre o Meriti e Guaxindiba, tanto linha quanto ocupação ganham o recôncavo da Baía (AMADOR, 2013, p. 162).

A intensificação de uso da linha férrea, desprovida de manutenções e projetos de adequação, determina a rápida deterioração do serviço de transporte e viagens exaustivas.

Em relação às obras de “melhoramentos”, em 1894, por meio do decreto 128 de 10 de outubro, cria a Comissão de Estudo e Saneamento da Baixada Fluminense⁹⁵, na chefia o engenheiro Teixeira Soares defendia:

A comissão de saneamento da Baixada prossegue regularmente nos estudos das regiões alagadiças próximas do litoral, para regularizar o curso das águas, realizado este desideratum, o governo entregará à agricultura terrenos fertilíssimos e, valorizados também, pela proximidade de três importantes centros de consumo e libertará as populações vizinhas da malária, que há longos anos as tem dizimado (RIO DE JANEIRO, 1895, p.20-21).⁹⁶

Duma mensagem ao Sr. Francisco Chaves de Oliveira Botelho, Presidente do Estado, apresentada na Assembleia Legislativa, em 1 de agosto de 1911, destaca-se:

Depois de desobstruídas as barras e os cursos dos rios ficará aumentado cerca de 300 km a viação fluvial. Os municípios beneficiados pelos trabalhos serão de Iguassú, Magé, Sant’Anna de Japuhya e Itaborahy. [...] Há 100 anos atrás a zona de Guaxindiba-Merity, produziam-se e exportavam-se anualmente:

⁹⁵ A Comissão, empenhada em beneficiar terras para fins agrícolas e manter os rios navegáveis, operou até 1900. De acordo com Amador, na realização das seguintes obras: Canal da Piedade (1897-1898) - Abertura de canal em 425 metros de comprimento, 20 metros de largura e 2 metros de profundidade; Canal da Barra do Rio Estrela (1897) - Serviço de desobstrução, retificação e aprofundamento do canal existente na barra do Rio Estrela. Foi aberto um canal com 1850 metros de extensão, 15 metros de largura e 2 metros de profundidade. Foi dragado ainda um banco de areia situado a 2.200 metros de embocadura do Rio Estrela; Canal de retificação do Rio Imbariê; e Canal da Barra do Rio Macacu (1899) - Foi projetado um canal com 3700 metros de comprimento, 10 metros de largura e 2 metros de profundidade em maré mínima, que, felizmente, não foi concluído, permitindo a sobrevivência dos extensos manguezais que foram transformados posteriormente na Área de Proteção Ambiental de Guapimirim.

⁹⁶ Rio de Janeiro. *Mensagem enviada a assembléa Legislativa do estado do Rio de Janeiro em 15 de setembro de 1895*. RJ: Typ. Lithographia de Carlos Gaspar da Silva, 1895b. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u865/000002.html>. Acesso 05 fev. 2014.

100.000 alqueires de farinha, 30.000 de arroz, 30.000 de milho, 10.000 de feijão, lenha, carvão, madeira, bananas, podendo fazer uma idéia perfeita da população e engenhos que então existiam pela planta anexa, datada de 1767, e que melhor representa o recôncavo da Bahia do Rio de Janeiro, cuja baixada será saneada. Bemdicta obra!! (REVISTA DA SBHC, Rio de Janeiro, v. 3, n. 1, p. 20-32, jan. | jun. 2005).

Segundo Rodrigues (2009), entre 1910 e 1916 a Comissão Federal de Saneamento e Desobstrução dos Rios que Deságuam na Baía de Guanabara, constituída pelo Decreto n. 8.313, de 20 de outubro de 1910⁹⁷, ensaiava moldes predominantes das PPP's no Brasil ao determinar, serviços de saneamento da Baixada Fluminense a cargo da empresa *Gebrueder Goedhart Aktien Gesellschaft*.

Conforme os relatórios do Ministério de Viação e Obras Públicas, de 1909 a 1925, a empresa tomava posse dos terrenos desapropriados pertencentes à União. Como compensação, poderia vender os lotes valorizados, depois dos serviços estipulados no contrato, que previam:

[...] dragagem das barras dos principais rios - desobstrução e limpeza dos mesmos e dos canais existentes na zona; e abertura de outros para o perfeito 'saneamento' e enxugo dos terrenos da região compreendida entre a margem esquerda do Rio Meriti e a margem direita do Rio Guaxindimba; esses trabalhos alcançarão a latitude de uma linha de curva de nível traçada pela raiz das serras das serras e morros, na cota de 30 metros acima da preamar máxima observada na baía do Rio de Janeiro; drenagens necessárias para atingir o fim da alínea a, nos trechos dos rios ou canais navegáveis; consolidação dos taludes dos rios e canais dragados, seja com faxinas, enrocamentos ou estacas de madeira, em todos os pontos que a comissão julgar necessário; desobstrução e limpeza dos rios e canais a montante dos trechos navegáveis ou que tenham de se tornar navegáveis até a altitude de 30 metros acima do nível de preamar; nos trabalhos especificados nas alíneas c e e desta clausula as seções transversais terão de um lado horizontal 2 metros no mínimo abaixo das mares mais baixas observadas na baía, com taludes de 2 metros de base por 1 metro de altura ou outra inclinação da acordo com a natureza e a consistência do terreno. (RODRIGUES, 2009, p. 61-62).

⁹⁷ Além da constituição da comissão, o governo de Nilo Peçanha toma outras providências necessárias para dar início aos trabalhos da Comissão Federal de Saneamento da Baixada Fluminense: a publicação do edital de concorrência, em 9 de agosto de 1910, e a assinatura do Decreto nº 8.313, de 20 de outubro de 1910, desapropriando os terrenos e prédios compreendidos na região a sanear. Para a concorrência, apresentaram-se quatro proponentes, sendo escolhida a firma Gebrueder Goedbart A.G., de origem holandesa-alemã, apresentando o orçamento de 6.890:312\$000. Estavam dados os primeiros passos para a efetiva atuação da CFSBF, que foram saudados com extremo entusiasmo pelo então Presidente do estado do Rio de Janeiro, Dr. Francisco Chaves de Oliveira Botelho, em mensagem pronunciada à Assembleia Legislativa, em 11 de agosto de 1911.

Como as obras, sobremaneira, se comprometiam com a valorização financeira das terras, adquiridas pelos grandes especuladores, ou seja, em atender o caráter especulativo, o prometido⁹⁸ não foi de todo entregue⁹⁹.

Assim, rios e canais meândricos de maré, orlados por manguezais e povoados de vida, foram transformados em valas retas e estéreis. As férteis várzeas foram ressecadas e seus sedimentos dispersos na Baía, enquanto canais artificializados interligavam às bacias. Com agressão da natureza, os ecossistemas e as águas da Baía tiveram a salinidade alterada e a sedimentação avançada.

Numa rápida contabilidade, depois das intervenções os pontos submetidos à dragagem se tornaram ainda mais vulneráveis ao assoreamento. Após a mutilação, com propósito de manter a navegabilidade dos rios, o único a apresentar tal propriedade foi o Guaxindiba, devido a operação de uma Fábrica de Cimento em São José de Itaboraí até 1970. Como consequência imediata, na Baía de Guanabara se monta a equação aumento no acúmulo de sedimentos e diminuição progressiva da profundidade.

Os problemas são acentuados na década de 1930, em virtude das continuas obras realizadas pelo DNOS (Departamento Nacional de Obras de Saneamento) e aumento na

⁹⁸ Instruções determinadas: 1) A retificação dos cursos naturais será projetada de modo que as águas correntes possam desembocar na Baía do Rio de Janeiro, sem perigo de represamento por falta de seção de vazão, nem receio de ação corrosiva sobre as margens existentes ou estabelecidas artificialmente. 2) dragar as barras dos rios principais que deságuam na baía do Rio de Janeiro, de modo a provocar o abaixamento do lençol d'água dos terrenos limítrofes e abrir canais laterais ou outras ligações, para drenagem e dessecação dos terrenos marginais dos principais cursos d'água. 3) nas barras principais dos rios do litoral da baía do Rio de Janeiro, serão abertos canais de 20 a 40 metros de largura e 2 metros de profundidade, abaixo da maré mínima, através dos baixios ou bancos nas barras, de modo a facilitar a navegação.

⁹⁹ Realizadas: Rio Meriti – Retificação, canalização e dragagem numa extensão de 2.200 metros a partir da sua embocadura. Incluiu também obras do antigo Canal da Pavuna, que deságua no Meriti e foi aberto artificialmente em 1832. Rio Iguaçu - Retificação, canalização e dragagem numa extensão de 2.750 metros. “Limpeza” na bacia numa extensão de 12km. Rio Estrela - Retificação, canalização e dragagem numa extensão de 2.812 metros com largura de 40 metros. Foi feita nova dragagem em 1913, ficando o canal com 3.251 metros de extensão, largura de 50 metros e profundidade abaixo da maré mínima de 3,5 a 4,5 m. Canal Inhomirim – Aberto como canal artificial numa extensão de 3.240 metros 3 4 metros de largura, até a E.F. Mauá-Raiz da Serra, e mais 7.888 metros até a confluência dos dois pequenos Rios Piabetá e Furtado. Canal Saracuruna – Aberto a jusante da Ponte da Leopoldina numa extensão de 2.063 metros e acima foi o Canal de Santa Cruz numa extensão de 5.611 metros. Rio Suruí – Retificado, canalizado e dragado, numa extensão de 1.500 metros, 40 metros de largura e 2 metros de profundidade. Em 1914, foi novamente dragado o canal da barra numa extensão de 1 km, devido ao assoreamento verificado, ficando com 50 metros de largura e 25 metros de profundidade de maré mínima. Rio Guapimagé - Retificado, canalizado e dragado, numa extensão de 5.800 metros. Rio Macacu – Retificado, canalizado e dragado, numa extensão de 3.800 metros, 60 metros de largura e 2,5 metros de profundidade. Verificando-se, posteriormente, que o canal da barra não se mantinha, foi aberto um canal artificial, o do Furado, ligando o Rio Macacu ao Rio Guaxindiba. A navegação se faria pelo Guaxindiba. Rio Sarapuí – Retificação do seu curso, até a Ponte da E. F. Leopoldina. Abertura de um canal de ligação com a parte inferior do curso do Rio Iguaçu, que serviria com grande dreno, cortando os pântanos existentes entre os dois rios.

velocidade de ocupação da Baixada, causas de comprometimentos a diversidade biológica e a piscosidade. Na apreciação de Amador:

O “saneamento” da Baixada, foi sem dúvida, um dos exemplos mais perversos de agressão a natureza e reprodução e acumulação de capital praticados com os recursos públicos. Enormes somas de dinheiro foram utilizadas na valorização das terras de grandes proprietários, que as adquiriram (se é que adquiriram) por preço vil, e as revenderam com grandes lucros, na medida em que passaram a ser loteadas e vendidas para a população proletária, que foi empurrada para a baixada inóspita, para se constituir em mão de obra barata para as indústrias (2013, p.165).

Os lotes produzidos, com a operação de “saneamento”, não tardam a experimentar inundações crônicas. Mesmo com a engenhosidade empregue, pelo DNOS, a população dessas áreas conviveu com a quase absoluta ausência de serviços públicos básicos muitas, no século XXI, continuam sem água encanada, esgoto, coleta de lixo e transporte regular. Verdadeiramente, essa apropriação seria, muito mais, “aproveitada” por novos empreendimentos.

Em Niterói e São Gonçalo, em menor escala, de 1870 a 1930 os mesmos procedimentos se repetiram conduzidos por mesmos princípios, instrumentalização técnica apoiada no ‘modelo processo’ de reprodução e acumulação de capital. Igualmente, em função da atividade portuária, portos, cais e estaleiros foram construídos sobre a destruição ou empenho dos ecossistemas. Caso da Enseada de São Lourenço e a Praia Grande, separadas por uma pequena península, com ancoragem na Ponta da Armação (antiga ilha).

A respeito de São Lourenço, conformava um estuário preenchido pela diversidade biológica das praias e manguezais drenados pelo Rio Vicência. Seu canal meândrico de maré em 1909 foi canalizado pelo Prefeito, Engenheiro João Pereira Ferraz, e no mesmo ano, manguezais às margens cederam lugar à Alameda São Boa Ventura. Na Ponta da Areia, junto ao Porto do Méier, em 1911 é aberto um canal mais curvo ligado a E. F. Leopoldina (Maruí) pelo sucessor, também engenheiro, Feliciano Sodré. Com vistas a aumentar o poder de atracação na Enseada as obras, quase totalidade, se alimentaram de materiais retirados de morros locais e sedimentos capturados na dragagem da Baía. Em 1924, a construção de um cais (562m de extensão e 8m de profundidade), outro para embarcações menores (1.629m e 2m de profundidade) e dois armazéns junto a estação de

passageiros da *The Leopoldina Railway*, entregues em 1929, iniciaram o fim, não somente dos trabalhos. A subtração dos ecossistemas originais e artificialização da superfície transformaram a Enseada num dos ambientes mais degradados da Baía. Contribui para o resultado, a poluição crescente dos portos, da construção naval e da indústria de pescado que somadas ao assoreamento tornaram-se obstáculos das próprias atividades.

Na Vila Real da Praia Grande (1819), elevada em 1890 à condição de capital da Província do Rio de Janeiro sob a denominação Niterói ("porto sinuoso" ou "água que se esconde" em tupi), o ambiente foi posto na mesma forma. Pereira Ferraz, no ano de 1908, aproveita 263m de docas erguidas em 1839, aterra parte da orla marítima e faz o mar recuar centenas de metros da Igreja de Icarai, também constrói o Cais de Gragoatá e a Av. Litorânea sobre as praias do Fumo e Vermelha.

Na porção interior do sítio, parte esquerda, um brejo remanescente da antiga laguna, drenada por um rio meândrico, na Praia das Flechas é absorvido para o crescimento do bairro de Icarai que recebe a construção de outro cais em 1909. Em 1912, o capital imobiliário associado aos bondes da Cia. Cantareira e poder público, canaliza mais rios, engole praias e outras partes úmidas para depois retalhar, lotear e vender o solo criado aos comerciantes, empresários, industriais e políticos. Mesmo que poucas marcas resistam às intervenções, no lado direito conforme Werhs (1984, p. 180), “o bairro de Boa Viagem até o final dos anos 1930, antes de atingido pelo cataclismo que sacudiu toda aquela parte de Niterói, causado pela Cia. Melhoramentos de Niterói, contratada para fazer a remodelação, era um minúsculo éden”. Assim sendo, a paisagem dominada pela Ilha de Boa Viagem continuou a emoldurar às margens da Guanabara.

2.6 Tudo novo de novo

Desde a Primeira Guerra (1914-1918), passando pela crise de 1929, até a Segunda Guerra Mundial (1939-1945), havia uma conjuntura favorável à industrialização que, não obstante, se efetivou associada a economia cafeeira e não em oposição a ela. Na realidade, os capitais investidos nas indústrias eram provenientes da acumulação do setor agrícola donde se conclui que a exploração da massa rural era a chave daquela acumulação. Por isso, apesar de sua aparência antioligárquica, o Estado Novo manteve intocado o sistema de dominação do campo (KOSHIBA; PEREIRA, 1987, p. 47).

Do primeiro ao segundo quarto do século XX, no plano interno e externo, crises e conflitos eclodem junto das propostas de renovação política, social, econômica e produtiva. Nessa conjuntura, emerge no Brasil um Estado pretensamente novo a pensar o crescimento pela consolidação do modelo urbano-industrial através da centralização, fortalecimento da industrialização, urbanização e integração de regiões por ferrovias, portos e rodovias.

A nova gestão, das coisas do público, anuí e consente a conservação de uma política emissionista, de desvalorização cambial e concessão de créditos aos industriais e agricultores, para empresariar indústrias de base (Petrobras e Companhia Siderúrgica Nacional). Enquanto isso, desempregados engrossaram um subproletariado urbano marginal à agricultura, pecuária, extrativismo, comércio e serviços. Com essa bandeira, os aterros e obras comprometedoras a holocenose da Baía de Guanabara continuam e/ou são realizadas.

Dentre uma infinidade de intervenções e transformações, nessa área de compreensão, algumas se listam na zona portuária. Em 1932, o Cais de São Cristóvão finalmente se apropriava de 2.000 metros entre o Canal do Mangue e Caju tragava 180.000m² dos ecossistemas da Baía. Por sua vez, o enrocamento produzido na área central com a deposição de desmonte sob o espelho d'água na Ponta do Calabouço, ordem de Carlos Sampaio, útil ao atraque de Hidroaviões, em 1934, acolhe ideias de Alfred Agache e é aproveitado para construção de um Aeroporto.

A partir de então, 2.700.000m³ de pedras e areias extraídas da Ponta da Armação em Niterói e do Morro do Castelo, somados ao material dragado na Enseada de Botafogo e Praia Grande, agrupa a ilha de Serigipe (Villegaignon). O cercamento do acidente natural, por uma muralha, impacta circulação, sedimentação e produtividade biológica, mas em compensação amplia a superfície para 370.000m². No aterro, cedido pela Prefeitura do Distrito Federal ao Ministério da Viação e Obras Públicas em 1935, uma pista de 400m serviu ao tráfego de aeronaves de pequeno porte. No entanto, em 1936 o primeiro aeroporto civil do país, o Santos Dumont, era aberto a aeronaves maiores com pista de 700m. Com objetivo de edificar a estação de passageiros, em 1937, o Governo lança o concurso vencido pelos arquitetos Marcelo e Milton Roberto, as obras encetadas

aumentam a pista para 1.050m em 1938. Mas a Segunda Guerra Mundial interrompe os trabalhos até 1945.¹⁰⁰ Quando, depois de reformas, adequações e ampliações, duas pistas de 1.350 e 1.260m respectivamente, plantam definitivamente o equipo aeroviário na Baía.¹⁰¹

Na Enseada de Inhaúma de 13km², a mesma destinação empregada ao espaço criado no Calabouço já havia arrogado prejuízos. Conforme Rodrigues (2009), para instalar o Aeródromo de Manguinhos cerca de 1.800.000m² de aterros, entre 1928 a 1930, destruíram aproximadamente de 2 km² de manguezais. Anos depois, 5km² do mesmo ecossistema do Pesqueiro à Praia do Apicum, na enseada do Cantagalo que abraçava as Ilhas do Raimundo, Cambembe, Santa Rosa, Comprida e do Anel, em etapas sucessivas foram soterrados para construção do Galeão, referência as coisas portuárias, mais tarde Aeroporto Tom Jobim, e ampliaram a 32km² a Ilha do Governador. Contudo, a Enseada também seria aproveitada na construção de outros sentidos, por exemplo de uma Avenida chamada Brasil.

Melhor exemplo de associação Estado-Indústria no período pós-1930 é dado pela Av. Brasil, construída sobre aterro, e a partir dos trabalhos de saneamento realizados pelo DNOS na orla da Baía, o novo eixo rodoviário, objetivava não só deslocar a parte inicial das antigas rodovias Rio-Petrópolis e Rio-São Paulo para áreas menos congestionadas, diminuindo assim os custos da circulação, como pretendia também incorporar novos terrenos ao tecido urbano, visando a sua ocupação industrial (ABREU, 1987, p.103).

A ideia de ligar o Rio de Janeiro a Petrópolis, concebida em 1906 pelo Barão do Rio Branco tendo em vista a visita do rei de Portugal D. Carlos à Exposição Internacional de 1908 (GERSON, 2000 apud COSTA, 2006, p. 179), ficara engavetada até 1922, quando a Empresa de Melhoramentos da Baixada Fluminense incorpora a abertura da via ao projeto de aterramento da área.

Não obstante, somente em 1937 o prefeito Henrique Dodsworth,¹⁰² com a criação da Comissão de Obras Novas, vinculada à Secretaria Geral de Viação Trabalho e Obras

¹⁰⁰Disponível em: <<http://www.infraero.gov.br/index.php/br/aeroportos/rio-de-janeiro/aeroporto-santos-dumont.html>>. Acesso em: 20 fev. 2015.

¹⁰¹ Disponível em: <<http://acervo.oglobo.globo.com/rio-de-historias/aeroporto-santos-dumont-inaugurado-na-ponta-do-calabouco-em-1936-8891113#ixzz3Y9A0RRI2>>. Acesso em: 20 fev. 2015.

¹⁰² De acordo com Oliveira Reis (1977) a administração desse político, médico e advogado de formação, foi a mais longa gestão de um governo no Rio de Janeiro, iniciada em 3 de julho de 1937 e terminada em 3 de novembro de 1945. Não por acaso, sua administração durou o tempo de governo do Presidente Vargas.

Públicas, pelo decreto 6.040 de 18 de agosto, deu contornos ao programa da rede rodoviária do Distrito Federal, simultaneamente a avenida.¹⁰³

Até 1940 vários estudos sublinhavam a construção de pontes, muros, galerias enquanto as vias eram pavimentadas. Segundo a Revista Municipal de Engenharia, em março de 1941 seriam realizados 99 orçamentos contra 64 em 1939, e 42 em 1938, endossavam a prioridade do secretário Edison Passos e Dodsworth de adaptar a cidade à circulação rodoviária. Essa expectativa justificou a criação do “plano de conjunto” ou “plano diretor”, que propunha obras para sanar o problema de tráfego, simultaneamente carregar a expansão da cidade e as demandas econômicas. Com isso o plano viário, iniciado por Pereira Passos (Beira-Mar, Rio Branco, Almirante Barroso e Rodrigues Alves), recebe reforços através de uma via diagonal da Lapa ao Campo de Santana, prolongamento da Avenida do Mangue (futura Presidente Vargas), do Contorno e abertura da “variante da Estrada Rio-Petrópolis”. Parte dos recursos seria angariado com a oferta da “Obrigação Urbanísticas da Cidade do Rio de Janeiro”, criada pelo Decreto-lei n. 2.722 de 30 de outubro de 1940, assegurando vantagens aos investidores e atribuindo ao prefeito a superintendência direta. Assistido pela Comissão Especial de Desapropriações¹⁰⁴ e nova Comissão Coordenadora da Execução dos Planos de Urbanização e Obras Complementares, o prefeito aprovava Projetos de Alinhamento (PAs) no próprio gabinete.¹⁰⁵ A abertura das vias eram percebidas, especialmente por boa parte da imprensa, como a redenção não apenas dos problemas no Distrito Federal, mas da vasta região do *hinterland* brasileiro.

Em abril, O *Correio da Manhã* publicou a reportagem intitulada “Tronco da rede rodoviária da cidade” (COSTA, 2006, p. 285). Nela, associava representações a escala do planejamento urbano e da questão viária integrada à noção de ‘cidade’. Também destacava uma compreensão, do período, para o conceito de salubridade enquanto elegia o maior inimigo: “Os mangues que tanto prejudicam (...) vão desaparecer, beneficiando

¹⁰³ A Comissão, financiada com recursos da Administração Federal e prefeitura, entre tarefas, atendia o programa viário da Comissão do Plano da Cidade, materializando propostas esboçadas no Plano de Remodelação, Extensão e Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro, de Donat-Alfred Agache (1927-1930), com a abertura da via.

¹⁰⁴ Decreto-lei n. 3.532, de 21 de agosto de 1941.

¹⁰⁵ A Avenida Brasil teria o PA número 3215/40, sob a coordenação direta de José de Oliveira Reis (REZENDE; ALVES, 2004).

consideravelmente as populações que se aglomeram por todo subúrbio da Leopoldina” (Idem). Por sua vez, Oliveira Reis (1942) enaltecia a importância estratégica da via ao desenvolvimento da cidade, subúrbios e país:

Esta radial tem, no trecho inicial, uma função inerente ao movimento peculiar do Cais do Porto que, por si só, sobrecarrega bastante a circulação dessa via. Além desse tráfego, outro da maior importância, regional e estadual, surgirá com a Avenida Brasil (auto-estrada Rio-Petrópolis), continuação natural da Avenida Rodrigues Alves. Os subúrbios da Leopoldina e da Central serão servidos por essa radial, através das duas variantes que se bifurcam em Vigário Geral, constituindo a Avenida das Bandeiras, com rumo ao sul, centro e oeste do país e Avenida das Missões, com rumo ao norte, centro e leste do Brasil (REIS, 1942, p.208).

As expectativas de algum trecho ser entregue, desde 1942, aumentavam, assim como as reportagens dedicadas a finalização da obra, que somente em novembro de 1944 tinha a ligação de Benfica e Penha realizada. Nesse ano, o governo Vargas completava sete anos e a imprensa cobria inaugurações de hospitais e rodovias, sempre com a presença do prefeito do Distrito Federal. Além dos veículos de comunicação, empresas como a IMPER Ltda., contratada para impermeabilizar a avenida, exaltavam o governo através de peças publicitárias. A publicização das obras, junto a designação “à ordem, ao trabalho e ao progresso”, venerava o secretário Edison Passos e o chefe da comissão do Serviço Técnico Especial Urbano.

Em 1946, o trecho de Parada de Lucas ao viaduto do Cais de Minério foi concluído e a denominação “Avenida Brasil”, por meio de um álbum encomendado pela prefeitura, consagrada. Por sua vez, em abril de 1947, o Engenheiro Hildebrando de Góes, que participara das obras de saneamento na Baixada, depois de usar a experiência adquirida para superar os obstáculos do estuário entrega o trecho São Cristóvão-Manguinhos. Ironicamente, o mais próximo a área central do Rio de Janeiro, e de maior dificuldade técnica:

Constitui a parte mais difícil, pois atravessa a região pantanosa, numa extensão de 750 metros (...). É um verdadeiro dique opondo-se à invasão da preamar, tornando-se, assim, um fator de saneamento para a extensa região em plena zona industrial. Tendo em vista o tipo de construção, com possibilidades de sensíveis recalques diferenciais, foi adotada a pavimentação de macadame betuminoso, de fácil reparação (ÁLBUM DA AVENIDA BRASIL: 11).

Embora as pistas centrais fossem entregues, demorariam mais sete anos, quando da duplicação em 1954, para concluir as laterais. Mesmo assim, o engenheiro converteu prestígio técnico em capitais políticos e posteriormente alcançou a prefeitura do Distrito Federal. Por fim, as obras que modificaram a paisagem, redefiniu estruturas funcionais, intensificou relações sociais, estimulou crescimento demográfico e desempenhou papel fundamental no desenvolvimento urbano carioca.

O empreendimento abrolhado num conjunto de ações na administração Dodsworth (1937-1945), o *Plano de Extensão e Transformação da Cidade*, resgata algumas ideias do Plano Agache (1927-1930). Além de reformular parte da cidade, adequá-la às novas exigências de tráfego, listava: abertura da Avenida Presidente Vargas, remodelação das quadras do Centro, Avenida Brasil, Avenida Tijuca, Corte do Cantagalo, urbanização do bairro de Botafogo, remodelação da Floresta da Tijuca e duplicação do túnel do Leme (BERDOULAY, 2003).

Na missão, coube a engenharia, mais uma vez, superar e encontrar respostas aos desafios da acidentada topografia, mas as alternativas criadas se resumiram em: aterrar, retificar, redefinir, refuncionalizar, eliminar cursos de rios, reduzir drasticamente manguezais e comprometer o bioma.

Depois do plano do Bairro Industrial de Manguinhos, de Jorge Macedo Vieira (1927), do plano para o Rio de Janeiro, de Le Corbusier (1929 e 1936) e a abertura da então “Variante Rio-Petrópolis” durante o Estado Novo (1937-1945), se assume um papel estratégico no processo de expansão do Rio, com endosso dos planos rodoviários nacionais discutidos no final dos anos 1940.

Em 1948, para atender a criação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem do Distrito Federal (DNER) e Fundo Rodoviário Nacional, a Avenida Brasil foi classificada como primeira estrada federal (BR-01). Paralelamente, a paisagem da Baía de Guanabara começa a assumir aparência de terra arrasada. Por último, as intervenções serviram ao propósito científico de drenar áreas “insalubres”, atender o conceito sanitário baseado na eliminação de focos epidêmicos, primordialmente, mangues e alagados.

Na mesma Enseada, o arquipélago (formado pelas ilhas Baiacu, Bom Jesus, Cabras, Catalão, Fundão, Pindaí do Ferreira, Pindaí do França, Sapucaia e Pinheiro)¹⁰⁶ teria o futuro desenhado pelas deliberações do Ministério da Educação e Saúde criado em 1930. A frente da pasta, de 1934 a 1945, Gustavo Capanema depois de criar a Comissão de Estudos do Plano da Universidade (1935), a Universidade do Brasil (5 de julho de 1937 pela Lei nº 452), promove acalorados debates sobre a construção de uma Cidade Universitária.¹⁰⁷

Sem chegar a conclusões, em 1944 o Ministro pede apoio à Presidência da República e transfere ao Departamento Administrativo do Serviço Público (DASP) a discussão. Em face aos impasses, no intuito de distanciar estudantes e intelectuais da agitação política no centro do Rio de Janeiro, assente a proposta de Jorge Oscar de Mello Flores (engenheiro e empresário), que sugere inclusive a produção do terreno para as instalações.

Em 1945 as ilhas supracitadas, exceto a do Pinheiro, começaram a ser aterradas e unidas. De 1949 a 1952, colinas e relevos cobertos por vegetação nativa, assim como os 3km² de área entrecortada pelas águas, passaram por desmontes e depois de aplainar e nivelar os aterros deram forma a uma única ilha de aproximados 5,9km².

Em 1953, na afirmação da mentalidade desprovida de perspectivas ambientais e do proselitismo político, Vargas enquanto inaugurava o Instituto de Puericultura prolatou: - devemos esperar que obras como essa avivem na alma dos moços a fé no Brasil e a confiança nos seus governantes. Pois o país trabalha e o seu governo se empenha na causa do progresso nacional (OLIVEIRA, 2005, p.117).

Resultante da desconstrução seguida da reconstrução, a renovação das águas e do fundo arenoso efetuado pelos canais de correntes de maré, dos rios Faleiros, Frangos, Méier, Faria-Timbó, Salgado, Jacaré, D. Carlos, canais de Benfica e Manguinhos ficaram condicionados a uma única saída.

¹⁰⁶ Posses de Antônio Telles no século XVIII - proprietário de casais no Largo do Carmo (atual Arco do Teles).

¹⁰⁷ Neles, Agache, Paula Freitas, Saboya Ribeiro, Le Corbusier e Piacentini-Morpurgo defendiam a instalação na Praia Vermelha, Quinta da Boa Vista, Lagoa Rodrigo de Freitas, Niterói, Vila Valqueire, Manguinhos e Ilha do Governador.

O Estuário e o ex-Arquipélago, recebem a Universidade Federal do Rio de Janeiro, nos arredores, empreendimentos determinados pelo modelo de desenvolvimento urbano-industrial.

As plantas de produção que ocuparam as bordas da via e da área aterrada, imprimiram um acelerado processo degenerativo, antecipado com a acomodação da Refinaria de Manguinhos (1954), prejudicial não apenas a fauna, flora e espelho d'água.

Paralela à transformação da região, estagnação da agricultura, do latifúndio, a construção da Rio-Bahia, iniciada em 1945, e as secas do Nordeste incitaram migrações.

De 1948 a 1960 a gente atraída, ou impelida, agrupou-se em moradias improvisadas margeadas pela “urbanização”, sobre mangues, várzeas e pântanos. Até 1960, 111.341 pessoas ocupavam 47 assentamentos, e cerca de 30% da população denominada favelada se encontrava entre a orla Norte da Baía e a Praia do Apicum, até a década de 1940 dominada por manguezais, tomada por casas de palafitas deu origem a “complexos” como a Maré.¹⁰⁸ Esse uso, prendido ao surto industrial, seguiu aos mais remotos subúrbios e Baixada Fluminense onde registram crescimentos expressivos, sobretudo por conta da política de erradicação, de favelas na área central, determinada no Governo Carlos Lacerda (1961-1965) e continuada na ditadura militar.

A equipe de tecnocratas e “sanitaristas”, de Lacerda, formulou um projeto de cais de saneamento para erradicar os manguezais remanescentes e favelas às margens da Baía e Av. Brasil, entre Caju e Rio Meriti. A operação, acompanhada das efetuadas pela Marinha e pela Cruzada São Sebastião depois de 1945, destruiu as Praias de Maria Angu, Ramos e mais 2km² da superfície da Baía.

Aí terrenos de mangue e vazadouro foram transformados em ilha útil e ‘saneada’ por um largo e extenso canal de cintura revestido, que vai de Maria Angu até o Rio Irajá, correndo paralela aquela avenida. Os terrenos de marinha vão sendo pouco a pouco ocupados, em extensão considerável, pois foram incluídos na Zona Industrial, notadamente os aterrados de Ramos e da Penha que, construído pelo Ministério da Marinha, delimitou a área saneada, que antes tinha contorno impreciso desde Maria Angu até o Saco do Viegas na Penha. A partir do ponto em que a Av. Brasil flete em direção a Estação de Lucas, tendo por limite a foz do Rio Meriti, o litoral é todo baixo e carece de definição por meio de cais de saneamento (SILVEIRA, 1965 apud AMADOR, 2013, p.186).

¹⁰⁸ Disponível em: <www.museudamare.org.br>. Acesso em: 11 jul. 2015.

De 1946 a 1960, todo o manguezal do Meriti ao Caju, elo imprescindível à diversidade biológica que assegurava a produtividade da Baía e a abundância de peixes, desapareceu por completo.

No lugar da paisagem, natural ou modificada, um cais de saneamento celebrou a compreensão sanitaria que justificava a supressão das naturezas e vidas.

Essa visão “sanitaria” que se observou ao longo da história pregressa de destruição da Baía de Guanabara, e que ainda encontra hoje ferrenhos defensores, justificava tudo. Aterros da Baía, dissecação de lagunas e brejos, erradicação cultural. Erradicação de favelas e transferência de seus moradores para locais distantes do emprego e até a eliminação de mendigos, jogando-os ao Rio da Guarda, eram realizados ao mesmo tempo em que os recursos públicos eram aplicados em suntuosas obras de viadutos, túneis, avenidas e amplos jardins na Zona Sul do Rio de Janeiro. Afinal a ótica perversa do modelo burguês capitalista que só enxerga a natureza e os homens como objeto de reprodução de riquezas (Idem).

Ratificando a lógica reducionista de natureza e pessoas “a objetos de reprodução de riquezas”, os ecossistemas corrompidos se constituíam em estoques de terrenos aptos à incorporação ao sistema produtivo com representação na estrutura do poder.

Conforme Lamego (1948), “aterros, como o de Mangueiros, no Distrito Federal, sobre os ‘pestilentos lamaçais’ na foz do Rio Farias, prosseguem, dando-nos uma enorme área para os planos urbanísticos”. Afinal eram úteis à equipamentos urbanos, viadutos, túneis e elevados, que além de auxiliar a reproduzir capitais imobiliários e especulativos valorizavam o uso do automóvel, promovido a signo de status social e de necessidade.

A dialética burguesa utilitarista altercava os espaços ocupados por favelas, que depois de higienizados com as remoções assistiam a montagem de estruturas públicas e/ou privadas. Mesmo assim alguns autores, fora do padrão, demonstravam preocupações com o modo de agir, Backheuser, por exemplo, escreveu:

As praias do litoral da Guanabara sucedem-se desde a Urca até Maria Angu em elegantes e alinhamentos, sob a forma de enormes guirlandas, tendo para pontos de apoio dos encurvamentos graciosos e harmoniosas saliências desse mesmo litoral (...). O amplo Golfão do Retiro Saudoso que se segue a referida ponta do Caju, está sendo velozmente enchido por aterros de lixo e outros materiais. Com isto, está desaparecendo, na relatividade do recorte do contorno litorâneo, a importância daquele acidente geográfico. (1946 apud AMADOR, 2013, p.187)

Os extensos aterros, retificaram a orla da Baía para construir a avenida e um cais de saneamento, substituir manguezais, praias, sacos e pontas até o Rio Irajá. O mar, que no passado atingia o Morro da Penha, recua artificialmente centenas de metros, e a Praia de Maria Angu, repleta de samanguias,¹⁰⁹ desaparece. A Ilha do Governador, antiga Paranapuã, em 1949 é ligada ao continente e processualmente recebe aterros para instalar o Estaleiro EMAQ, no Saco de Santa Rosa, e depósitos de combustível nas Pontas da Cossa Má, da Ribeira, nas Ilhas D'Água e Seca.

O grande processo, desencadeado depois da anexação, leva à ocupação de todas as áreas disponíveis e os 39.957 habitantes de 1950, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), saltam para 212.000 em 2010. A especulação imobiliária que planejou o Jardim Guanabara e Carioca, assistiu a classe média e empurrou os mais pobres para morros e favelas.

As sucessivas agressões e aterros, para assistir aeroportos e o eixo da Av. Brasil, estreitaram o canal entre a ilha e o continente, com isso gera impactos nos processos de fluxo das águas, erosão das margens, transporte de sedimentos e de assoreamento da Baía. Todavia, até a metade da década de 1950, a pesca de tainhas, corvinas, sardinhas e de camarões nas proximidades do Caju, das mesmas espécies, robalos, pescadas, xaréus e as marisqueiras no fundo da Baía eram comuns. Mas a realidade estava mudada, radicalmente depois de aterrarem na Enseada de Inhaúma as Ilhas para a Cidade Universitária, Aeroporto do Galeão e eliminar os mangais.

A parte da Baía na região do Caju, tradicionalmente ocupada pela indústria naval e portuária,¹¹⁰ veio a ser utilizada pela política desenvolvimentista de Juscelino Kubitschek. Com base no Plano de Metas e utilização do Estado como instrumento coordenador do crescimento, é endossada a instalação de grandes indústrias poluidoras na Baía de Guanabara, como a Refinaria Duque de Caxias (REDUC), Bayer, Ciba-Geiger e a Ishikawajima.

Esse último, um estaleiro controlado pelo capital japonês, até os anos 1990, foi assentado em 600.000 m² de aterro constituído entre 1960 e 1961 que anexou a Ilha dos

¹⁰⁹ Pequeno molusco bivalve, também chamado de maçum e chumbinho.

¹¹⁰ Os maiores Estaleiro Caneco na década de 1920 e Ishikawajima do Brasil Estaleiros S/A 1959.

Ferreiros, cresceu física e financeiramente com avanços sucessivos na superfície da Baía, de acordo com as necessidades de operação.

Aproveitando-se dessas apropriações, e de 100.000m² distendido por aterros em 1962 no Cais do Caju ou dos Minérios, o modelo Kubitschek seria reaquecido pelos generais que tomaram o país em 1964. De acordo com Singer (1973), nesse período ocorreu “uma redivisão internacional do trabalho”, e as multinacionais transferem aos países semi-industrializados determinados seguimentos da produção industrial favorecidos pela ausência, ou flexibilização, de leis ambientais e trabalhistas. Assim sendo, em atendimento aos interesses da base que apoiou o golpe, o Ministro dos Transportes Mário Andreazza agencia a incorporação de áreas ao capital especulativo imobiliário e a indústria, sempre prejudiciais à Baía.

A mais emblemática, e impactante, é inspirada na ideia de D. Pedro II de ligar o Rio de Janeiro a Niterói.¹¹¹ Precedida de discussões técnicas e ajustes, em agosto de 1968, o General Costa e Silva autoriza a construção de uma ponte para uso rodoviário com 13,29km, dos quais 8,83km sobre as águas da Baía. O Consórcio Construtor Rio-Niterói S.A., formado pela Construtora Ferraz Cavalcanti, Construtora Brasileira de Estradas, Empresa de Melhoramentos e Construções S.A., Servix Engenharia S.A., apresenta o melhor custo benefício - Cr\$238 milhões em 28 meses (março de 1971) e multa de 0,03% do valor total por dia de atraso – iniciando os trabalhos em 1969.

Porém, com apenas 20% do projeto realizado e 70% do orçamento consumido, em 1970 Andreazza distribui tarefas às empreiteiras mais poderosas do Brasil (Construções e Comércio Camargo Corrêa S.A, Construtora Mendes Junior S.A, Construtora Rabello S.A, e Sérgio Marques de Souza S.A.) subscritas como Consórcio Construtor Guanabara Ltda. (CCGL).

Apesar disso, em 1971, depois de explicitarem-se deficiências técnicas, a necessidade de adquirir equipamentos e contabilizar acidentes, como em 23 de março de 1970 quando oito pessoas morreram, o General Médici¹¹² despossui o consórcio. Na sequência, o transforma em empresa pública e determina ao Departamento Nacional de

¹¹¹Na ideia original, a ligação seria feita por meio de ferrovia em túnel submarino, e projeto encomendado ao engenheiro inglês Hamilton Lindsay Bucknall.

¹¹² Sucessor de Costa e Silva.

Estradas de Rodagem (DNER) a contratação do CCGL por Cr\$438 milhões. Essas modificações seriam justificadas para diminuir o atraso e amortizar prejuízos do financiamento de 31 milhões de libras, Cr\$270 milhões no câmbio da época, contraído junto a Casa Rothschild que seria pago com a cobrança do pedágio. Em 1973, o Regime cria a ECEX¹¹³, que mantinha um contingente armado no canteiro de obras na Ilha do Fundão, ordena que Andreazza, Coronel da reserva, fosse instalado junto à família no pátio de obras, e ao seu ex-assessor, também Coronel, João Carlos Guedes, designa comandar 10mil operários e 200 engenheiros com disciplina militar.

Ele também se mudou para o canteiro, onde se apressou em criar uma guarda de 400 homens, os “capacetes vermelhos”, ironicamente identificados pela cor que assustava o regime. Os operários foram proibidos de dar qualquer tipo de informação a pessoas estranhas. Em solo, eram obrigados a cumprir jornadas de 11 horas (oito normais e mais três compulsórias). Nas embarcações, trabalhavam 24 horas e descansavam outras 24 (OTAVIO; GOES, 2014).

O sentido militar, da obra, se materializa inclusive na definição do vão central, onde a Marinha indica a elevação mínima de 60m para circulação de navios de grande porte na Baía de Guanabara, e a Aeronáutica, preocupada com a aproximação dos Electras ao Santos Dumont, limita a 72m sua altura.

Mesmo recoberto de críticas, contidas bem verdade, em função dos atrasos e custos da obra, aproximadamente Crz\$800 milhões, Andreazza acompanha Médici e capitaneia a inauguração da Ponte Presidente Costa e Silva, ou Rio-Niterói, no dia 4 de março de 1974.

Além de prejuízos financeiros e vidas perdidas, os procedimentos para construir acessos, pilares e acomodar canteiros de obras, nos dois municípios, deu origem a mais de 100.000m² de aterros com interferência na circulação e sedimentação da Baía, sacrifica ainda mais as antigas enseadas de Inhaúma e São Lourenço.

Na década de 1970, no período entre 1976 e 1981, o Serviço do Patrimônio da União e a Capitania dos Portos autorizariam diversos aterros na Enseada de Inhaúma: 1.400.000m² para parte inicial do Projeto-Rio; 48.196m² para o Estaleiro Ishibrás (Ishikawajima); 163.000m², entre o mar e o Aeroporto de Manguinhos, para a Cia. Metropolitano; 6.000m² para o Estaleiro MacLaren; 41.500m² para o Estaleiro Caneco, além de 561.820m² para o Aeroporto do

¹¹³ Empresa de Construção e Exploração da Ponte Presidente Costa e Silva - DECRETO Nº 72.961, de 19 de outubro de 1973.

Rio de Janeiro; e 20.477m² para a Shell do Brasil, na Ilha do Governador, que se somaria aos aproximadamente 7km² já aterrados na ilha, em sua maior parte para o aeroporto (AMADOR, 2013, p.188).

A proveito do regime de poder, ditatorial, e da estrutura de engenharia montada, os novos aterros vieram a servir para ampliar a cena portuário-naval e industrial sobre milhares de metros quadrados e cúbicos da Baía de Guanabara. O *boom* se atesta ao observar em 1920 cerca de 2.000 estabelecimentos se concentrarem do Caju a São Cristóvão; em 1940 no caminho dos subúrbios da Leopoldina a da Central atingiram 4.196; com a construção da Av. Brasil o número chega a 5.693; nos anos 1960 alcançam a Baixada Fluminense e performam 7.000; nos anos 1970 são registrados 8.500; e um número próximo a 10.000 até 1980.

O parque industrial cooptado, na maioria empresas de pequeno e médio porte, distribuídas em químicas farmacêuticas, fábricas de conserva, sobretudo em Niterói e São Gonçalo, construção naval, têxteis, bebidas, gráficas, alimentícias e petrolíferas, tornaram-se os maiores responsáveis pelo lançamento de efluentes contaminantes na Baía de Guanabara. Na contabilidade da Fundação Estadual de Engenharia do Meio Ambiente (FEEMA) em 1990, 25% da poluição orgânica e quase o total por substâncias tóxicas e metais pesados advêm dessa fonte.¹¹⁴

2.7 Aterro: substantivo abstrato

Se a década de 1950 se constituiu um bom exemplo da preocupação governamental em solucionar o ‘problema viário’ – que decorria, na verdade, do aumento do uso de veículos particulares pelos habitantes da Zona Sul – os anos sessenta se caracterizaram ainda mais pela tentativa, por parte do poder público, de adequar o espaço urbano as necessidades do automóvel e, por conseguinte, das classes de maior poder aquisitivo. Assiste-se, assim, durante o Governo Lacerda, a uma ‘febre’ de construções de viadutos e de novas avenidas (ABREU, 1987, p. 133).

Na administração do militar, e político, Dulcídio do Espírito Santo Cardoso (1952-1954)¹¹⁵, começa o desmonte do Morro de Santo Antônio. Com seu material, um aterro

¹¹⁴ Entre as maiores poluidoras pode-se listar: Bayer, Petrobras (REDUC, Petroflex, Nitroflex), Refinaria de Manguinhos, Ishikawajima, Verolme, Emaq, Ciba-Geiger, Gillete, The Sidney Ross Co., General Electric do Brasil, Westinghouse, Shell, Cia. Panamericana, Curtume Carioca e CIBRAN.

¹¹⁵ Vale ressaltar, esse prefeito proibiu as remoções de favelas sem que antes houvesse uma alternativa para abrigar as famílias.

de 2km² do Aeroporto Santos Dumont ao Morro da Viúva e depois à Praia de Botafogo, estende os ataques inaugurados na construção da Avenida Beira-Mar, paradoxalmente por isso desfigurada e destituída das principais propriedades. Seu sucessor, Alim Pedro (1954-1955), mantida a tradição de colossais aterros da Baía para celebrar os grandes eventos, prossegue a criação de solo para acolher o Congresso Eucarístico Internacional. Mas, a exaustão dos escombros provenientes do desmonte do Santo Antônio, obra da Superintendência de Urbanização e Saneamento (SURSAN) em 1957 na administração Carlos Lacerda, requer materiais de diferentes fontes, inclusive hidráulico. Com a finalidade de construir um novo Cais e uma praia de 30 a 50m de largura para protegê-lo, e uma enseada também artificial abrigando a Marina da Glória à frente de onde fora a Praia do Russel (GIRÃO, 2011). Como reporta Ana Rosa de Oliveira (2006), as modificações guardavam aspirações de melhorar a circulação automotiva entre a área central e zona sul, e o diretor do Departamento de Urbanismo desde 1947, Affonso Eduardo Reidy ex-aluno de Agache, inspirado nas ideias do professor enceta a construção de pistas expressas na área aterrada. No contorno das faixas de rolamento, por iniciativa de Carlota de Macedo Soares, Roberto Burle Marx projeta um grande parque e jardins destinados a atividades esportivas e recreativas.

Em 1958, é assentado no parque o Museu de Arte Moderna, em 1960 o Monumento aos Mortos da Segunda Guerra Mundial. A partir de 1961 o espaço criado que compilava a proposta de urbanização, de Reidy, e demais assecclas de Lacerda, recebe o museu Carmem Miranda, Pavilhão Japonês, Monumento a Estácio de Sá e o Memorial Getúlio Vargas. Sendo assim, “com o Aterro do Flamengo estava consumado um processo que eliminou da geografia da Guanabara as antigas praias do Boqueirão, do Catete, da Glória, do Flamengo, do Botafogo e da Saudade” (AMADOR, 2013, p.179). Na década de 1970 o complexo no Flamengo, criado pelo hábito de imputar impactos ambientais e prejuízos financeiros a serviço da especulação imobiliária, é batizado Brigadeiro Eduardo Gomes, mas a população reconhece simplesmente por Aterro.

Afiançados pelo Poder Público, os grupos imobiliários originados da associação com o capital bancário, empresas concessionárias do serviço público e do Estado recebem novo impulso financeiro. Dirigem à reprodução do capital imobiliário e promoção do

principal veículo de desenvolvimento, o automóvel. Destarte, depois da liberação dos gabaritos de oito para doze andares, em 1946, uma reforma na Zona Sul, aos poucos, substituiu as antigas construções por edifícios modernos com vários pavimentos. A finalidade do adensamento, melhoria de estruturas e acessos por túneis, viadutos e avenidas, era produzir um paraíso de consumo, em contrapartida ao exército de mão-de-obra barata nos espaços de reserva carentes de saneamento, transporte, habitação, assistência médica, educação e demais equipamentos sociais.

A Baía de Guanabara é vítima dos dois extremos. Os bairros burgueses foram construídos com o aterramento da Baía e com a destruição de ecossistemas, e os viadutos, avenidas e túneis determinaram novas agressões. Os bairros proletários sem saneamento básico, sem coleta de lixo, poluem a Baía com o esgoto e o lixo flutuante (AMADOR, 2013, p.180).

Numa possível resposta as demandas, a Praia de Copacabana foi alargada com areias sugadas hidraulicamente da Enseada de Botafogo. O aterramento de cerca de 2km² da Baía, aumentou a fluidez do trânsito, sucessivamente do capital que rumava a Ipanema, Leblon, Gávea e depois a Barra da Tijuca, na Zona Oeste. Simultaneamente, tentava-se corrigir o processo erosivo da Av. Atlântica construída indevidamente, quando ainda se chamava Litorânea. Equívoco copiado em terras que pertenceu ao matador de baleias Carlos Leblon, onde a faixa dinâmica foi utilizada por outra avenida também requerendo retificações e injeção de recursos públicos.

Na Enseada de Botafogo, em 1943, sobre aterros foi aberto o Túnel do Pasmado (1943) conectado a Av. Pasteur, um cais de proteção paralelamente serviu à instalação dos Clubes de Regatas Botafogo e Guanabara, Salvamar e locadoras de embarcações. Durante o governo Mendes de Moraes (1948) outro cais voltaria a reduzi-la, e em 1963 a equipe técnica de Carlos Lacerda, por meio de dragagens, encurtou a linha do litoral entre a Rua São Clemente e Av. Rui Barbosa e produziu uma praia artificializada em formato de meia-lua e topografia plana.

Em decorrência dos procedimentos adotados, esgoto lançado pelo Rio Berquó canalizado e poluição das embarcações no Iate Clube, que até a década de 1970 soterra cerca de 4.500m², as águas dessa parte tornam-se impróprias ao banho. Somente com o movimento ambiental de defesa a Baía de Guanabara, surgido em 1978, e das Associações

de Bairros que deram origem a Federação das Associações de Moradores do Rio de Janeiro (FAMERJ), as adulterações começaram a ser freadas e conquistas alcançadas.

Como o “Projeto de Ordenação e Embelezamento da Orla Marítima do Iate Clube do Rio de Janeiro”, se resumia à construção de um molhe de pedras de 750m e marina particular para associados, impedido pela atuação das Associações de Botafogo e Urca em 1988 e o tombamento da orla, donde surgiu o núcleo primitivo da Cidade. Mesmo assim, sucessivos aterros haviam desfigurado as margens e agredido a orla ocidental, oriental e o fundo da Baía para acumular capital.

O Estuário de Inhaúma – que nascera há cerca de 5.000 anos, alimentara os primeiros habitantes coletores-caçadores, acolhera os temiminós e os tamoiós, da nação tupi-guarani, que pescavam em suas águas; que vira serem tombados os brasis de suas ilhas; que servira de palco para a luta entre os portugueses e franceses para a conquista da Guanabara; que sobrevivera ao Brasil-Colônia, visitado pelas fáluas que ligava o Rio à Baixada, ou que usavam seus portos; que fora frequentados pelo rei e pelos imperadores em suas praias; que alimentara a cadeia biológica, farta de peixes, e camarões, que servira de base para a mais antiga colônia de pesca (Caju); que assistira a virada do século XIX -, sucumbe, a partir da década de 1920, por estúpidos aterros, sobre os quais fábricas vomitam poluição (AMADOR, 2013, p.191).

No dia 26/06/1979 o inoxidável Mário Andreazza, agora no Ministério do Interior do General Figueiredo, a exemplo dos megaprojetos Transamazônica e Ponte Rio-Niterói encampados quando a frente da pasta dos transportes, ampliava a dívida nacional e favorecia as empreiteiras com o Projeto-Rio.

Decantado como iniciativa governamental multinível de infraestrutura urbana, segundo Valla (1996, p.141), “o programa visava solucionar o problema das habitações subumanas, as favelas e as palafitas, urbanizando-as quando possível, e erradicando-as, quando eram vistas como caso perdido”. Mas, na apreciação de Elmo Amador, “pretendia produzir estoques de terrenos para a expansão industrial e o ‘saneamento’ da área, invadida por favelas a partir da construção da Av. Brasil, na década de 1940” (2013, p.188).

Todo modo, a política pública, com diretrizes formuladas na Fundação para Desenvolvimento da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (FUNDREM, 1979), processava a assenhoração do espaço através da intervenção em áreas segregadas e com práticas requentadas anunciava: 23km² de aterros na orla marítima do Caju a Baixada

Fluminense; despejo de 250mil habitantes nos 81,3hectares em seis favelas da Maré; construção da Linha Vermelha com acesso as Rodovias Rio-São Paulo e Rio-Petrópolis; duplicação da Av. Brasil; eliminação da Praia de Ramos; ligação ao continente das Ilhas do Fundão e Pinheiro. Agressões condescendidas pela Secretaria Especial de Meio Ambiente (SEMA) e FEEMA, irrestritamente. Cabia a Carteira de Erradicação da Sub-habitação e Emergências Sociais (CESHE), Unidade Executiva do programa, o agenciamento financeiro da Companhia de Habitação (COHAB) e órgãos similares, bancos oficiais e estabelecimentos aceitos pelo Banco Nacional da Habitação (BNH), Governos dos Estados, Territórios Federais, Municípios, concessionárias de serviços públicos. As COHABs e órgãos assemelhados, ainda outras entidades a critério da Diretoria do BNH, funcionavam como os agentes e os beneficiários finais seriam adquirentes das unidades habitacionais, Estados, Territórios, Municípios, concessionárias de serviços públicos ou outros órgãos aceitos pelo BNH. Segundo Santos (2013, p.25), as fontes de recursos, advinham do próprio Banco, captados interna e externamente, e dos Governos Federal, Estadual e Municipal.

Como o país acenava para um período de transição, respirava ares de abertura e redemocratização, Andreazza que alimentava pretensões eleitorais garimpava votos e aliados no governo clientelista de Chagas Freitas. Por esse motivo, apoiou a candidatura do Secretário de Obras Emilio Ibrahim e, para obter prestígio nacional, investiu no Programa de Moradia (PROMORAR-1980), no qual o Projeto-Rio era integrado. Revestido desses interesses a ênfase da intervenção e as remoções para espaços longínquos, prática exercida por Lacerda e extremada na ditadura militar, depois de resistências, mobilizações e críticas recebe contornos sociais da urbanização. A partir de então, as palafitas seriam convertidas em habitações públicas e as pessoas que haviam construído as suas próprias casas receberiam o título do terreno. Na mudança das regras do jogo, de uma política de erradicação para a favor da urbanização e infraestrutura no local, atuaram decisivamente a Comissão de Defesa das Favelas da Maré (CODEFAM), Associação de Geógrafos do Brasil (AGB), Associação dos Docentes da Universidade Federal do Rio de Janeiro (ADUFRJ) e Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB).

A resistência aos aterros do Projeto-Rio foi tarefa muito difícil e realizada por pouquíssimas pessoas, afinal estávamos em plena ditadura militar, com a sociedade amedrontada e desorganizada. Por outro lado, pairava total ignorância quanto à impropriedade ambiental dos aterros, apesar do Aviso nº304, datado de 17/03/1978, do Gabinete Civil da Presidência da República do General Geisel, enviado a Capitania dos Portos, determinando não serem permitidos novos aterros na Baía de Guanabara, com a finalidade de proteção ecológica (AMADOR, 2013, p.189).

Dessa forma, milhares de pessoas deixaram de ser expulsas das habitações precárias, 6% da superfície da Baía, manguezais, rios, estuários, praias e a insularidade do Fundão e Pinheiro serem artificializadas pelo cais de saneamento.

A força da sociação conseguiu atrair análises ao Projeto-Rio, das comissões da AGB e ADURFJ e de dois grupos de trabalho, um da UFRJ formado por especialistas indicados pelo Reitor, Prof. Renato Caldas, e outro da IAB, durante as discussões com os executores ajustes e revisões. Contudo, a maquiagem social que revestia o projeto seduzia os moradores, antes opositores, e como o governo não recuava em relação aos aterros, embora admitisse limita-los à Maré, no objetivo de reduzir o problema de moradia foram realizados. De acordo com Elmo Amador, “... considerando a correlação de forças desfavorável na época, foram colhidas expressivas vitórias” (Idem, p.190). Dentre as quais, pode-se apontar a manutenção da insularidade do Fundão e do Canal da Maré, aterros somente no Caju e Maré para atender necessidades habitacionais, o não estreitamento do canal entre Galeão e continente, suspensão de aterros entre os rios Meriti e Iguaçu, e a defesa da vegetação em um parque na antiga Ilha do Pinheiro.

Outra conquista sobreveio pelo DNOS declinar dos projetos no fundo da Baía, e aderir à criação da APA com 138,25km² na faixa costeira de Guapimirim, Magé, Itaboraí e São Gonçalo a 25 de setembro de 1984, para proteção dos manguezais¹¹⁶. Mesmo assim, os 4,5km² aterrados refletiram em prejuízos às condições ambientais, tornaram os alagamentos na Av. Brasil frequentes, acentuaram o assoreamento, originaram problemas a microdrenagem do Fundão e na área dos estaleiros no Caju. A Enseada de Mangueiros, originalmente 17km² de superfície distribuída em canais meândricos de maré, ilhas ocupadas por rica fauna e flora, e 3km de manguezais, foi reduzida a um canal de 100m

¹¹⁶Disponível em: <http://www.icmbio.gov.br/portal/images/stories/imgs-unidades-coservacao/apa_guapi_mirim.pdf>. Acesso em: 18 jun. 2015.

de largura, taxa zero de oxigênio, baixa circulação de água, praticamente estéril e com algumas ocorrências de manguezais, sacrificados anos depois com a construção da Linha Vermelha.

Enquanto isso, a Comissão de Saneamento da Baixada Fluminense, criada em 1933 para continuar drenagens e dragagens executadas desde o final do século XIX, em 1934 foi ampliada para DNOS com funções extensivas por todo o território nacional. Além de recuperar terras a grandes proprietários que as converteram em bairros proletários, a modificação radical dos sistemas fluviais, com a retificação de Canais meândricos, alargaram leitos de rios consecutivamente aprofundados e suas margens foram delimitadas por diques. Em 1947, o Departamento iniciou obras desviando o curso do Rio Macacu para receber o Rio Guapiaçu, com isso a bacia do Rio Guapimirim foi unificada através do Canal de Imunana. Segundo o Plano diretor de águas, esgotos e controle de poluição do Distrito Federal de 1970, em função da alteração o Rio Guapi assumiu águas do Rio Macacu-Guapiaçu e de acordo com Araújo e Maciel (1979) o baixo Macacu passou a ser conhecido também como Caceribu, inclusive no trecho onde só ele ocorre, e as águas do alto Macacu-Guapiaçu desviadas para o Guapimirim deságuam na Baía com o nome de Guapi.

A partir do mesmo expediente, as ações do órgão continuaram a mutilar quase todos os grandes rios da Baía, que preservaram traços naturais, meandros de maré e manguezais apenas nos trechos inferiores entre a rodovia e as desembocaduras na Baía de Guanabara. Atingidos pela transposição de bacia, mangues e demais formações e espécies típicas sofreram os impactos da nova distribuição de salinidade e alcance da maré, sobretudo em função do Guapi passar a responder pela vazão dos três outros rios (Guapiaçu, Guapimirim e Macacu), e suportar um grande choque de água doce. O conjunto de obras de 1947 a 1957, incluindo a retificação de 80km dos 12 afluentes do Carceribu, ocasionaram encurtamento de canais, aumento da velocidade de escoamento, da capacidade de transporte e a perda da planície de inundação resultando na erosão remontante e multiplicação da carga de sedimentos vertidas a Baía. Sucessivamente, a escala do assoreamento saltou de 24 para 81cm/século, e nos anos 2000 alcançou valores

próximos a 400cm/séc, e com a modificação no transporte de sedimentos, os rios começaram a depositar areia na foz dos rios da Baixada formando deltas estuarinos.

As frequentes enchentes e o estado de degradação comprovam a inutilidade das intervenções, mas em compensação o “saneamento” ajudou a enriquecer empresários que vivem bem distante das áreas criadas e utilizadas na construção dos bairros proletários atingidos por inundações sistemáticas. Em sincronia com as intervenções, os fluxos migratórios, paralelo ao processo de industrialização, promoveram a ocupação dos terrenos produzidos com a dizimação dos manguezais.

Em relação à condenação imposta aos mangues, apenas 61,80 km em diferentes estágios de conservação e regeneração na Área de Proteção Ambiental de Guapimirim, e manchas no litoral de Duque de Caxias ao Rio de Janeiro, resistem.

Alguns desses ecossistemas de transição, inapropriadamente, foram resumidos à vazadouros de lixo desativados somente em 2012. Cerca de 3km de manguezais foram dizimados do Saco de São Diogo, Caju (Ilhas de Bom Jesus e Sapucaia), Ilha de Saravatá (estuário do Rio Meriti), a foz dos rios Sarapuí e Iguaçu, onde a Fundrem em 1978 constituiu o Lixão de Gramacho - o maior do gênero na América Latina chegando a receber 9.000 toneladas de lixo/dia.

Ainda, nas proximidades do Rio Imboassica em São Gonçalo o lixão de Itaóca, inventado na década de 1970, chegou a receber 1.000 toneladas de lixo diariamente, gerando uma contaminação por sólidos e líquidos (chorume) que continua a atingir a Baía e a APA citada.¹¹⁷ Mesmo com o fechamento em 2012, uma área de 5km², incluindo parte do lixão, vizinha à comunidade do Salgueiro e a Praia da Beira foi tomada pelo narcotráfico e parcela da população carente, que usa o lixo como aterro para construções, o que dificulta a aplicação de medidas mitigadoras.

Com o passar dos anos as agressões se diversificaram, e entre os Rios Iguaçu e Estrela a vegetação de campos arbustivos e herbáceos agregadas aos solos sedimentares arenosos e manguezais, avançando quilômetros sob a planície, foi soterrada em 1961 pela instalação da Refinaria Duque de Caxias (REDUC). O empreendimento da Petrobras é

¹¹⁷ Disponível em: <<http://www.confliitoambiental.icict.fiocruz.br/index.php?pag=ficha&cod=316>>. Acesso em: 12 de jun. 2015.

considerado por muitos especialistas como o maior poluidor das águas da Baía de Guanabara, e habitualmente despeja efluentes com grandes quantidades de óleo, graxa, cádmio, mercúrio, fenóis e de carga orgânica.

O litoral oriental, extremamente sacrificado pelos projetos viários, teve algumas de suas ilhas transformadas em unidades industriais. Conforme Elmo Amador (2013, pp. 194-197), em 1961 um aterro de 300.000m acabou com a insularidade da Ilha da Conceição para assentar o estaleiro do Loyd Brasileiro, e as intervenções subsecutivas, da mesma natureza, resultaram em espaços ameadados nas Ilhas do Viana (Estaleiros Renave e Enave), Mocanguê Pequeno (oficinas da Loyd), Caju (Conservas Fridusa) e Mocanguê Grande (Marinha do Brasil).

Anos mais tarde, na construção da ponte Rio-Niterói, o trevo de acesso produzido por aterros da enseada incorpora ao traçado as Ilhas do Mocanguê Grande, do Caju e o istmo que ligava a Ilha Conceição ao Cais de São Lourenço. Ainda nas imediações, uma projeção para o meio da Baía, ocasiona mais impactos a circulação e sedimentação, serve para fundear a Base Naval do Mocanguê na década de 1980.

Na direção do continente, o litoral de São Gonçalo quase natural e despovoado, dominado por manguezais, estuários, enseadas, lagoas de maré e ilhas, a partir da década de 1970 passa a ser abrigo de indústrias, bairros proletários e favelas. Também recebe aterro, extensivo aos ecossistemas e sobre o espelho d'água da Baía para construção da Rodovia Niterói-Manilha. Uma obra de engenharia, que além de reproduzir práticas, técnicas e efeitos ambientais parecidos aos da Av. Brasil, potencializa-se como vetor de pressão sobre o debilitado ecossistema da Guanabara, ao facilitar novas ocupações e usos, ordenados pela necessidade e/ou ganância, vazios de perspectivas ambientais.

Como aterrar era norma, Niterói, mormente a partir dos anos 1960, perde a Praia Grande na área central. Durante a administração de Moreira Franco (1977-1982), o Saco de São Francisco, que tinha duas praias separadas por um pontal, foi resumido a uma praia artificial, com prejuízos paisagísticos e à produtividade pesqueira.

Aliás, o político ainda agenciou modificações substâncias nas Lagoas de Itaipu-Piratininga, em atendimento aos interesses da Veplan-Residência¹¹⁸, o maior grupo

¹¹⁸ Fundada em 1963 por José Isaac Peres, desde 1977 passou a se chamar Multiplan e atuar no ramo de Shopping Centers.

imobiliário do Rio de Janeiro na época, que ambicionava ofertar terrenos a clientes de alto poder aquisitivo. Para tanto a empresa apresentou um projeto que previa o desmatamento e terraplanagem da Restinga de Itaipu, destruir dunas e sítios arqueológicos, aterrar e alterar a lagoa. Tal concepção foi aprovada pela prefeitura, pelo DNOS dirigido por Acir Campos, Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPVN) comandado por Arno Marcus, e assentido pela Superintendência Estadual de Rios e Lagoas (SERLA) e FEEMA.

A decisão, no mínimo controversa, suscitou das primeiras ações populares contra crimes ambientais do Brasil. Em 1978, os Pescadores da Colônia de Itaipu (Z-7), com apoio técnico de Marcelo Ipanema, Elmo Amador, Alberto Lamego, Gilberto Freitas, Rosa Fuks e outros, ajuizaram uma Ação Popular na 3ª Vara Federal contra a construtora, no objetivo de impedir as agressões e que o espelho da lagoa fosse vendido como lotes. A iniciativa gerou ameaças, reações e articulações da empresa, prestigiada por nomes poderosos como o Ministro Reis Velloso, mesmo assim, ao contrário da restinga, a Lagoa de Itaipu foi preservada.

[...] em plena ditadura militar, com os meios de comunicação censurados, as liberdades individuais e coletivas suspensas, com poucos canais de contestação disponíveis, com a sociedade desorganizada e acovardada, surgiram as primeiras ações de defesa da Baía de Guanabara. A questão ambiental serviria para revelar as contradições do sistema, para o exercício da crítica ao regime e para organização de movimentos populares (AMADOR, 2013, p.196).

Apesar disso, a maior conquista se deu com a primeira ação comunitária de defesa da Baía de Guanabara. Durante o “Seminário sobre a Baía de Guanabara”, organizado pelo SBPC em 1978, amparado pelos estudos de Dorothy Sue Dun de Araújo, Norma Crud Maciel da FEEMA e Elmo Amador do Instituto de Geociências da UFRJ, foi proposta a criação de uma Reserva Biológica de 80km² numa área de remanescentes de manguezais na Baía.

As discussões atravessaram anos, esbarraram na indiferença e má vontade dos representantes políticos e no DNOS que há décadas retificava a Baía (Rios Macaé, São João e Lagoa Feia) produzia terras, nos limites dos manguezais, para atender os grandes proprietários. O órgão defendia o “Projeto Fundo da Baía de Guanabara”, que previa a recuperação da área de mangues com a abertura de canais e *polders*, o que segundo os

defensores da proposta de preservação resultaria na sua dissecação. A partir dos diálogos e das trocas estabelecidas uma nova compreensão sobre os manguezais se difunde, assim como movimentos ambientais se articulam, e finalmente em 1984 a APA de Guapimirim foi criada.

Deste momento em diante os movimentos ambientalistas impediram algumas ações prejudiciais à Baía e contabilizaram vitórias, como no Tombamento da Orla de Botafogo e Arpoador (Prefeitura do Rio de Janeiro), das praias de Adão e Eva (Prefeitura de Niterói), da Mata Atlântica (Gov. do Rio de Janeiro - INEPAC). Conseguiram embargar a dragagem, alargamento e regularização de canais pelo DNOS no Rio Guapimirim, e o Plano autofinanciável de dragagem e remoção do banco da Barra para recuperação da Baía de Guanabara (Cagarras ao Arpoador). Além disso, incluir no Capítulo de Meio Ambiente da Constituição do Estado do Rio de Janeiro, as emendas populares referentes aos artigos que consideram a Baía de Guanabara Área de Preservação Permanente (art.265) e Área de Relevante Interesse Ecológico (art.266), a partir de defesa em plenário, assegurado pelo movimento Plenário Pró-Participação Popular.

O processo relatado, conduzido pelo modelo urbano-industrial, acarreta na transição da paisagem brasileira. A fisionomia estritamente rural, muda com a urbanização de 31,2% dos lugares em 1940 e estimula o crescimento populacional, sobretudo na década de 1970 quando cerca de 1,5 milhão de pessoas migraram para o Rio de Janeiro, com salto a 75% de áreas consideradas urbanas em 1990. Essa mudança, determinada por uma espécie de processo, dito, civilizatório, exacerba a estratificação social e espacial. Se por um lado, assina padrões e estruturas assemelhadas aos países mais desenvolvidos, por outro dinamiza a faceta, bem menos nobre, da camarilha política. Nesse decurso, se verifica o crescimento acelerado de favelas e bairros proletários, distanciados do alcance das medidas públicas e acesso as praças de trabalho. Concomitante, a população na Bacia da Guanabara alcança 6.595.377, com 2.343.359 na Baixada Fluminense.

Na década de 1980, quando a população total do Rio de Janeiro atingia 8,5 milhões de habitantes, 4 milhões ocupavam a Baixada. Em 1991, o IBGE estimou em 9.620.000

a população na Região Metropolitana, desse número cerca de 7,3 milhões estavam nessa Bacia. Contudo, “as riquezas produzidas com a destruição da Baía de Guanabara e de seus ecossistemas periféricos, não serviram para melhorar a qualidade de vida da maioria de sua população, que vive na miséria absoluta” (AMADOR, 2013, p.177).

O que já vinha ocorrendo em décadas anteriores, mas lentamente, devido à vigência dos blocos e alinhamentos mundiais antagônicos liderados pelos Estados Unidos e a União Soviética, logo se explicita e se espraia. De repente, o mundo inteiro parece estar a tornar-se capitalista. O mesmo capitalismo que começa a ser derrotado com a Revolução Soviética de 1917, em pouco tempo se mundializa, globaliza, universaliza. Readquire tal ímpeto, que invade os espaços até então protegidos pelo regime da economia centralmente planificada, nos países onde se ensaiam, ou se ensaiavam, experimentos socialistas (IANNI, 1992, p.22).

Desde a década de 1980, liberdades enclausuradas pela força de armas tentam inverter as regras do jogo, pressionar e cercar bases de sustentação das ideologias, até então vigentes, a trabalhar na enformação da sociedade. Embora os muros comecem a ruir, seus significados amolecer, gradativamente os mesmos países hegemônicos reassumem o controle, sem concorrência, para ajustar ideias associadas ao liberalismo econômico, ressuscitadas desde a “Guerra Fria”, e proclamar como salvador o deus capital. Depois de reinventar a roda, o modelo ‘Estado mínimo’, na distribuição de responsabilidades, aumenta encargos e a sociedade de consumo se difunde globo a fora.

O neoliberalismo sintetiza a ciência econômica global, que informa, fundamenta e organiza os movimentos do capital em escala global. Está na base das atividades do FMI e BIRD, assim como de empresas, corporações e conglomerados. E tem sido imposto a governantes de países do Terceiro Mundo. Baseia-se nos princípios do mercado, livre jogo das forças do mercado, livre empresa, livre iniciativa, competitividade, produtividade, lucratividade, economia de escala, vantagens comparativas, divisão internacional do trabalho, mão invisível. Seu lema principal está resumido na ideia de que a liberdade econômica é o fundamento da liberdade política (Ibidem, p.140).

A doutrina neoliberal, que orientou e sustentou golpes e ditaduras no Brasil, Argentina, Chile, Paraguai e Peru, por exemplo, ao ser redecorada explicita ainda mais suas contradições. No Brasil os militares, que consumiam sem prestar contas, de forma “lenta, gradual e irrestrita”, retiraram-se da cena política, não sem antes o último bastião,

General João Batista Figueiredo, determinar eleições indiretas, contrariando o desejo da maioria, e entregar o país aos grupos alinhados.

Os mesmos, sempre colados ao cerne do poder, que costuraram estratégias e mecanismos na garantia do *status* político. No plano econômico, a partir de 1989 e do encontro “*Latin American Adjustment: How Much Has Happened?*”, começaram a seguir regras estabelecidas no Consenso de Washington pelo Fundo Monetário Internacional (FMI), Banco Mundial e Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). O Acordo ajustado no viés economicista, relaxado das questões sociais (saúde, educação, habitação, distribuição de renda), indicou a causa de os problemas latino-americanos derivarem das políticas nacionalistas conduzidas pelos governos autoritários e exigia reformas de cunho neoliberal.¹¹⁹ As medidas, reverenciadas por uma parcela das elites políticas, empresariais e intelectuais, em 1990 recebem da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP) o documento “Livre para crescer: Proposta para um Brasil Moderno”, sendo acatadas pelo Presidente Fernando Collor, Itamar Franco, Fernando Henrique Cardoso, Luís Ignácio da Silva e Dilma Rousseff.

Em suma, liberava o jogo de forças do mercado e encaminhava a privatização no Estado, permitindo ao capital privado assumir as rédeas da economia e sem camuflagens processar reificações. Como efeito, a desigualdade social se agravou, o desemprego, o emprego informal e a violência aumentaram. Por sua parte, o Estado mais socorreu, com bilhões de dólares, os “empobrecidos” banqueiros e industriais falidos, e investiu em projetos de intervenção urbanística do quilate do Rio Cidade. Segundo Luiz César Ribeiro, “... o Projeto Rio Cidade, expressa o modelo urbanístico neoliberal. O centro do discurso é a competitividade, a ordenação, o embelezamento como marketing urbano para produzir a imagem de cidade moderna e atrair investimentos” (1996, p. 168).

Diante do novo *modus operandi*, a legislação ambiental, teoricamente avançada, pressionada por dispositivos de flexibilização assiste o aumento do desmatamento na Amazônia, no cerrado, no pantanal e na caatinga. No contraponto, as áreas desflorestadas

¹¹⁹ Basicamente, receita arrocho fiscal, limitação de gastos públicos, ampliação da carga tributária, liberalização financeira, taxas de câmbio competitivas, liberalização do comércio exterior, eliminação das restrições ao capital externo, privatização de empresas estatais, desregulação - redução da legislação de controle do processo econômico e das relações trabalhistas -, e a propriedade intelectual.

recebem o avanço do agronegócio e de outras atividades afeitas ao jogo do mercado. Também, usinas nucleares (Angra 1, 2 e 3), hidrelétricas, rodovias, projetos de transposição de rios, complexos logísticos, portuários e industriais de alto risco, como petroquímicos e mineradores, rapidamente são licenciados pelos órgãos competentes.

No objetivo de produzir imagens e atrair investimentos à cidade, muitos projetos são gestados na cúpula do poder fluminense, como o Rio Orla (1990), o citado Rio Cidade (1995-2000) e o Polo Gás-Químico (1996) nos arredores da REDUC. Ainda, pinçaram dos porões a Via Expressa João Goulart, popularmente como “Linha Vermelha”, um dos mais emblemáticos exemplos de projeto requeitado.

Formulada em 1962, no Plano Doxiadis durante o governo de Carlos Lacerda (1960-1965-Plano Rodoviário), a Linha Vermelha esteve na pauta de Negrão de Lima (1965-1967), Chagas Freitas (1970-1975) como Projeto Acesso Norte da Cidade do Rio de Janeiro - Consórcio ENECON-DORSCHI, e do Almirante Faria Lima (1975-1979). Durante os aterros do Projeto-Rio, Chagas Freitas (1979-1983), se tona alvo de Leonel Brizola (1983-1987), Moreira Franco (1987-1991) e finalmente de Fernando Collor (1990-1992) no segundo mandato de Brizola (1991-1994) comunica seu interesse no projeto.

A empreitada, entregue à Construtora Norberto Odebrecht em 1990, entrega que concluiu os primeiros 7,2km da via, do Campo de São Cristóvão ao Aeroporto Internacional na Ilha do Governador, orçado em US\$140 milhões, em abril de 1992. A urgência da obra se justificava pela realização da Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento (CNUMD), a Rio-92. Os outros 14,2km, interligando um trecho na Ilha do Fundão a Rodovia Presidente Dutra, ao custo de US\$200 milhões, foi entregue em 1994. Mas a via, logo saturada, não resolveu o trânsito da Av. Brasil, e recebe a utilização principal de veículos individuais, grande parte, na direção do Aeroporto.

Nesse aspecto, atendeu as aspirações do governo que, depois de realizar algumas intervenções estéticas, tentou esconder o complexo da Maré e a degradação ambiental da área. Em horário de maré alta, feriados e pontos facultativos a via rotineiramente é utilizada para o deslocamento de comitivas internacionais. A comprovação desse uso

habitual se assinala durante a realização de megaeventos, ou quando os membros do Comitê Olímpico Internacional (COI) “analisaram” a candidatura do Rio de Janeiro a sede da Olimpíada de 2004. Na ocasião, a poluição da Baía de Guanabara impediu a venda da cidade como produto e a realização da Rio-2004. Anos depois, outras vantagens além de atrair a realização dos Jogos Pan-Americanos (2007), Copa do Mundo (2014), junto a promessa de despoluir a Baía conseguiu sensibilizar o COI que afiançou o sonho olímpico da Rio-2016.

Como qualquer intervenção, a Linha Vermelha produziu inúmeros impactos socioambientais, diretos e indiretos, dos quais se pode destacar o emparedamento e a perda de privacidade dos moradores da Rua Bela em São Cristóvão. Devido ao aumento de tráfego de veículos, poluição acústica e atmosférica, a remoção de milhares de pessoas do Caju, da área das Missões e lugares que o traçado interceptou. Diretamente na Baía, a agressões ocorreram pelos aterros e destruição dos manguezais ao longo do Canal da Maré e do Cunha, das Ilhas Cambembis, Fundão, do Governador e no litoral de Caxias. Com agravante de os aterros prosseguirem, principalmente, na área junto à cabeceira do Aeroporto Internacional, contribuindo para acentuar os prejuízos ambientais e eliminar outras ilhas.

Em relação aos mangues, os remanescentes sofrem efeitos da impermeabilização pelo asfalto, a interrupção da drenagem e, sobretudo, da alteração do padrão de circulação e salinidade em virtude do estrangulamento, dos estrangulados canais de comunicação hídrica, pelos pilares das pontes construídas. Além do mais, esses desempenham a função de barragens, bloqueiam e/ou estreitam os canais, acentuando o assoreamento da Baía e a qualidade das suas águas, bem como, da fauna e flora contumaz.

Embora as violências, há tempos sejam alertadas, inclusive pela equipe técnica do INEA, da *Japan International Cooperation Agency* (JICA) e da UFRJ, não foram consideradas, afinal nas duas etapas da obra os EIA/RIMA foram dispensados. Para tanto, os gestores alegaram que a Linha Vermelha era a continuação de uma obra já realizada, o Elevado de Paulo Frontin, também construído sem os respectivos estudos e entregue em 1978. Curiosamente, o Presidente da FEEMA, Adir Bem Kauss, um dos mais empenhados em contornar a exigência e a legislação ambiental, quando presidiu o

Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB) foi signatário de um manifesto que exigia estudos para a construção da Linha. Com a mesma conduta, o Sr. Luiz Paulo Correia da Rocha, Secretário Municipal de Obras e, na época, vice-governador, que na dissertação de mestrado defendida em 1982 no Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia (COPPE-UFRJ), criticou duramente o projeto, passou à membro da comissão e defensor da obra.

Esses interesses, empenhos e quebras de protocolos, puderam ser mais bem entendidos depois do *Impeachment* de Collor (1992), especialmente durante o inquérito conduzido pela Polícia Federal na investigação de Paulo César Farias (PC Farias), tesoureiro da campanha, que nomeia Eduardo Consentino da Cunha pagador no Rio de Janeiro. A investigação encontrou evidências de que a Odebrecht foi beneficiada na concorrência da obra, e o diretor Emilio Odebrecht no primeiro depoimento confirmou o pagamento de Cr\$240 milhões, entre agosto e outubro de 1990, a Empresa de Participações e Construção Ltda. (EPC), de PC Farias (SOUSA, 2005). Notas fiscais, confiscadas pela Polícia Federal, comprovaram a operação, e as datas dos pagamentos da Odebrecht a EPC coincidiram com a divulgação do resultado da licitação na qual a empresa, junto à três outras empreiteiras, foi vencedora, conforme publicou o Jornal do Brasil de 10 de julho de 1992.

Em 1996, o Polo Gás-Químico começa a ser desenhado nos arredores da Refinaria Duque de Caxias com a construção da Rio Polímeros, recebe a assinatura do Decreto nº 25.665 de 27 de outubro de 1999, pelo Governador Anthony Garotinho, e implementação a partir de 2002. Com valor estimado de R\$760 milhões, do total, onde a empresa Rio Polímeros investiria 70% e indicava a construção de uma planta industrial com capacidade de produzir 400 mil toneladas anuais. Os outros 30%, cerca de R\$120 milhões, investidos pela Petrobras na construção de uma unidade de pirólise para produção de eteno, vendido a Rio Polímeros. Prevvia a utilização do gás natural da Bacia de Campos para produzir polietileno. O empreendimento, inaugurado em 2005, chamou atenção das americanas *Dow Química* e *Union Carbide*, e da inglesa *British Petroleum*, gigantes do setor, interessadas em negociar transferência de tecnologia e possíveis associações.

2.8 Custa muito recuperar

Embora, como visto, a mutilação fosse reativada pelas obras, dragagens para o acesso ao Porto do Rio de Janeiro e novos aterros (1,2 milhão de m²) a expansão portuária, e acidentes como o da Petrobras com vazamento de 1,3 milhão de litros de óleo na Baía no ano 2000. Em alguns momentos, por conta dos projetos e programas insurgentes, parecia finalmente reconhecida à importância da Baía de Guanabara. Por outro lado, a quantidade/diversidade de capitais mobilizados para a recuperação ambiental, a exposição do estágio de degeneração na Rio-92 e as pretensões de vender a cidade a grandes eventos, reunia atributos coerentes para explicar a emergência de uma consciência ambiental na esfera do poder e a profusão de projetos na Baía de Guanabara.

Mesmo que a preocupação possa ser lembrada, no primeiro projeto, formulado pela SURSAN durante o período Lacerda, quando é construída a Estação de Tratamento de Águas do Guandu, algumas ETEs e, alinhado à regressa concepção sanitária, o Cais de Saneamento. Em síntese, uma sucessão de aterros suprimia áreas da Baía ao longo da Av. Brasil, assimiladas por quartéis, indústrias e o Mercado São Sebastião, assentados em cima das praias de Maria Angu, Ramos e inúmeros manguezais.

No início da década de 1980, o Ministro Andreazza apresenta o Programa de Despoluição da Baía da Guanabara, com a construção das Estações da Alegria, Vigário Geral, Sarapuí, Niterói e São Gonçalo, com tratamento secundário. A desativação dos lixões na orla da Baía, implantação da Estação Depuradora de Águas de Lavagem de Porões de Navios e melhora das Docas.

Também, um Programa Permanente de Controle de Erosão e de Enchentes na Serra dos Órgãos e Baixada Fluminense, Aterros do Projeto-Rio, dragagens e correções do assoreamento em focos localizados. Apesar de algumas medidas positivas, apenas os aterros do Projeto-Rio foram realizados.

Na denominada, pelos sanitaristas, “década perdida”, embora chegassem a ser formulados projetos pela administração Brizola e seu sucessor Moreira Franco, as dificuldades financeiras os limitavam.

No primeiro mandato de Brizola, salienta-se a criação de um grupo de trabalho na FEEMA, preocupado com a recuperação da Baía, que ajudou a acelerar o processo da

APA de Guapimirim. Na sucessão, a problemática ambiental obtém progressos na atuação da SERLA e FEEMA e articulações que resultaram em 1987 no Projeto Gradual de Recuperação do Ecossistema da Baía de Guanabara. Coordenado pela FEEMA e comissão formada pela própria, SERLA, Instituto Estadual de Florestas (IEF), Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Regional e Companhia Estadual de Águas e Esgotos (CEDAE). Os avanços ocorreram por registrar uma visão ampliada, considerando a complexidade dos problemas ambientais e preocupado em incluir a bacia hidrográfica. Os problemas inerentes às atividades industriais, esgotos sanitários, óleo e lixo foram mais bem analisados.

Tratou-se de um esforço consistente de levantamento, diagnóstico e proposições de múltiplos problemas associados à degradação da Baía de Guanabara. O documento gerado (em dois volumes, com 365 páginas) foi bastante substancial, embora importantes lacunas e equívocos tenham sido assinalados. Suas proposições reportavam-se preponderantemente ao Seminário de Despoluição da Baía de Guanabara, que, por sua vez, incorporou propostas anteriores produzidas pela UFRJ (AMADOR, 2013, p.215).

Não obstante, o raso debate em relação às questões não industriais admitiu aterros que reduziram cerca de 91km² da Baía de Guanabara, 24% da superfície, eliminou brejos, lagoas, estuários, praias, ilhas, manguezais, artificializou o litoral, alterou a circulação o transporte de sedimentos e, sequer citados, impactos a cadeia biológica.

Em relação ao assoreamento, ao se limitar em reproduzir trechos de “Assoreamento da Baía de Guanabara – Taxas de Sedimentação” de Elmo Amador publicado em 1980, analisados sob a perspectiva de obras da SERLA, deixou de discutir a inviabilidade das intervenções e os efeitos negativos.

Quanto ao problema do esgoto sanitário, não analisou a inutilidade de redes coletoras sem ETEs e da disposição através de emissário submarino no canal central da Baía. Com isso, registra um retrocesso pelo fato da CEDAE apresentar proposta de tratamento primário, não analisada, porém incorporada ao Projeto Ambiente-Rio, onde os equipamentos, alguns construídos sobre manguezais de São Gonçalo e Meriti, lançam efluentes na Baía por meio de emissários submarinos. Segundo Coelho (2007) e Amador (2013), esse plano, através de um acordo de cooperação técnica junto a JICA, assinado

pelo governo do Estado do Rio de Janeiro e do Japão em outubro de 1991,¹²⁰ recebe novas e importantes alterações, baseadas em três metas:

- Desenvolvimento de um plano para controle e recuperação do ecossistema da Baía de Guanabara.
- Transferência de tecnologia em métodos de amostragem, análise de tratamento de dados de qualidade das águas.
- Fortalecimento dos laboratórios da FEEMA, no que diz respeito a capacidade de amostragem e análise de dados da qualidade das águas.

No acordo, com o objetivo de montar um Modelo Matemático de Qualidade de Água e um *Master Plan*, que direcionaria outras ações, cerca de US\$5 milhões, a fundo perdido, foram aplicados pelo Japão nas instituições estaduais ligadas ao programa. A maior parte dos recursos gastos no levantamento da qualidade da água, por técnicos japoneses contratados pela JICA, e de 1992 a 1994, os diversos relatórios produzidos materializaram um acervo com análises técnicas da JICA, FEEMA e UFRJ.

As principais críticas formuladas por Elmo Amador à JICA relacionam-se à visão sanitária preocupada com a poluição orgânica e industrial, e a pouca atenção à Baía como ecossistema natural. Os métodos e técnicas não apresentaram novidades, e as conclusões basearam-se em poucas amostragens, num curto período de observação. Por último, a JICA não estabeleceu relação de parceria com as universidades, embora fizesse uso de seus resultados de pesquisas sobre a Baía. Contudo, o acordo também serviu para atrair o financiamento da *Overseas Economic Cooperation Fund* (OECF), igualmente do governo japonês.

Em suma, seria possível estender, em muito, o trabalho somente com a análise dos projetos destinados a recuperar a Baía de Guanabara, com as novas pretéritas agressões e indicar uma infinidade de cifras esgotadas. Também, inúmeras instituições e iniciativas nesse sentido. Como as iniciadas em 2012, nascidas junto as pretensões olímpicas do Estado, em parceria com o Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento

¹²⁰ Disponível em: < <http://www.jica.go.jp/brazil/portuguese/office/publications/pdf/jicanobrazil2011.pdf>>. Acesso em: 25 jul. 2015.

(BIRD), avaliadas em U\$650 milhões.¹²¹ Do montante, 70 % dos recursos de responsabilidade do BIRD e 30% do estado, que previa tratar 80% das águas lançadas na Baía, e outros penduricalhos, foi revisto em 2015. E, às vésperas da Olimpíada, o governador Luiz Fernando Pezão, pedir a consultoria técnica de Universidades e Institutos¹²². Porém, em 2017 não se pode assinalar resultados significativos e as obras encontram-se, por diferentes motivos, paralisadas.

Em resumo, no conjunto da obra, a Baía de aproximados sete mil anos permanece exposta a poluição e como reporta a imprensa¹²³ muito mais serve à cemitério de navios, afundados (250) e/ou abandonados (52),¹²⁴ e a seus riscos que qualquer outra coisa.

Isso posto, pode-se constatar - cientes das críticas – em um país cuja história se enche de contradições, como um Marco Polo¹²⁵ que não pode viajar, uma sociedade que descobre o Cabral.¹²⁶ Onde, diversos ativos ambientais podem ser convertidos facilmente em passivos, registrar mortandade da biodiversidade, contaminação por resíduos e efluentes, ainda demais agressões. O pórtico natural, desde o século XVI a receber embarcações carregadas de significados, não mais parece ser um rio, muito menos um porto seguro. A Baía de Guanabara talvez mais reflita, qual a metáfora atribuída a John Maynard Keynes, a um buraco que não precisar ser enchido para movimentar capitais financeiros e políticos.

Portanto, as imagens carregadas das marcas do descaso, abandono, injustiça social, agressões e poluição ambiental, retratadas por jornais, revistas, sítios eletrônicos, produção fílmica, telejornalista e sociedade civil denotam apenas uma realidade provável, ao menos no alcance da percepção, que encaminha a Baía de Guanabara a morte, mas seria essa a única possível?

¹²¹ Segundo outras fontes e reportagens, o aporte passa de U\$1,2 bilhões.

¹²² Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ); Universidade do Norte Fluminense (UENF); Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UFRJ); Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ); Universidade Federal do Rio de Janeiro (Uni-Rio); Universidade Federal Fluminense (UFF); Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-RJ); Fundação Oswaldo Cruz (Fiocruz); Fundação Getúlio Vargas (FGV); e Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira (da Marinha).

¹²³ Disponível em: <<http://veja.abril.com.br/brasil/empresas-abandonam-navios-e-criam-cemiterio-de-sucata-na-baia-de-guanabara/>>. Acesso em: 12.mai.2017.

¹²⁴ Segundo mapeamento da Capitania dos Portos e Secretaria Estadual de Meio Ambiente em 2013.

¹²⁵ Alusões ao navegador veneziano Marco Polo (1254-1324) e ao Presidente da Confederação Brasileira de Futebol, Marco Polo Del Nero, investigado por corrupção internacional e procurado pelo FBI e Interpol.

¹²⁶ Alusão ao navegador belmontense Pedro Alvares Cabral e ao político Sérgio de Oliveira Cabral Santos Filho, condenado.

Capítulo 3. - A busca de um Porto seguro

Natureza é uma força que inunda como os desertos
(Manoel de Barros, 1982)

Com certo relativismo, todas as coisas no mundo podem se resumir em reações dinâmicas, correlatas e inacabadas. Essa dedução, observadas a interdependência de energias, movimentos ou fenômenos naturais em constante prossecução, pode ganhar força. Crescer, ao verificar trocas, relações, fusões ou fissões estabelecidas na garantia das suas próprias existências. Assim como o de corações e mentes, igualmente em estado de mutualidade e mutabilidade, ao consumirem, produzirem, absorverem e transferirem potências esculpirem obras que expressam culturas. Dessa forma, a soma de forças “autofágicas” alimenta e se alimenta dos processos e associação, por conseguinte, atua na formação de indivíduos. E, as pessoas, segundo o poeta Manoel de Barros cuja maior “riqueza é a sua incompletude” (BARROS, 1998, p.79), colorem arranjos sociais e espalham efeitos na forma de paisagens naturais e humanas.

Em relação aos panoramas constituídos por ações metamórficas, sujeitos às variações e repetições impostas sinergicamente no espaço e tempo, Heráclito de Éfeso (século V a C.) após admirar corpos em estado natural notou:

Ninguém pode entrar duas vezes no mesmo rio, pois quando nele se entra novamente, não se encontra as mesmas águas, e o próprio ser já se modificou. Assim, tudo é regido pela dialética, a tensão e o revezamento dos opostos. Portanto, o real é sempre fruto da mudança, ou seja, do combate entre os contrários.

O pré-socrático, valendo-se dos sentidos, especialmente da visão contemplativa - quando as percepções se amplificam e revelam - não só tangencia a efemeridade do instante, mas assina a imanência dos ciclos. A ideia, da qual tempos depois Políbio (século II a. C.)¹²⁷ provavelmente se inspira para teorizar a Anaciclose, sublinha o resultado da ação na própria ação. Dessa forma, substantiva a existência da motriz natural e/ou humana que, a partir das transformações, atua no mundo, de modo a fazer o ambiente mudar o tempo todo de feição e de lugar. Mesmo passível à reprodução de modelos similares,

¹²⁷ Alguns trabalhos atribuem a Políbio as primeiras referências sobre a Lusitânia.

negrita essa apreensão ao afirmar: “Princípio e fim se reúnem na circunferência do círculo”.

Isso posto, a procura de caminhos, tão incertos quanto a existência regida por transformações, incita a divagar. Na digressão, os sentidos percorrem sentidos e direções na trilha dos percursos, nos quais fórmulas, reflexões e soluções mágicas ou medíocres emergem. Não mais que efeitos de ações e reações mediadas por um sistema interdependente com origem no quem e o que somos, e de que maneira a natureza, a partir de um determinado ponto no tempo, ativa processos cognitivos.

À procura de matizes possíveis na arte de reagir, de transformar, movidos por trocas e alternâncias, depois de enveredar por racontos de pessoas, ambientes e portos na história recente da Baía de Sepetiba, e também de reconhecer semelhanças na média duração da Baía de Guanabara, a pesquisa segue ao Distrito do Porto, em Portugal. Apesar de ancorar numa experiência distinta e de longa duração do Norte, o capítulo conserva expectativas, intenções e subjetividades convergentes à catálise de energias instiladas no ambiente.

Em virtude de percorrer uma escala diferente, se tingir de afetos semeados ainda na invenção do Brasil, com o Rio de Janeiro nele inscrito, quando a ventura portuguesa delineia uma espécie de “circunferência do círculo”, a escolha pode ocasionar questionamentos. No entanto, adotar o Porto como objeto de cotejo, de análise, se associa à relevância dos elementos naturais e representações vinculadas à matriz hídrica, numa representatividade simbólica e concreta. Nesse balizamento, em função de ser o suporte à identidade, à cultura, agentes e reagentes da transformação, indispensáveis no reconhecimento e atribuição de significados do encontro de energias, o protagonismo de rio e mar ecoa como referenciais à construção das pessoas e de lugares.

Cientes, de uma leitura transversal não comportar os múltiplos olhares intrínsecos ao Porto. Do mesmo modo, não possibilitar aprofundamentos como Artur Magalhães Basto desenvolveu na vida acadêmica e apresenta nos três volumes da obra “História da Cidade do Porto”, publicado entre 1962-1965; tracejar “percursos nos espaços e memórias” (1990) como fizeram Helder Marques, José Alberto Rio Fernandes e Luís Paulo Martins; ainda disponibilizar inúmeros conteúdos, como em “Leixões: Uma

História Portuária” (2002), de Jorge Fernando Alves e Fernando de Sousa. Destacada a relevância dos autores e obras, se propõe apenas examinar algumas fontes, dentre elas as supracitadas, com a pretensão de identificar minúcias na busca de um porto seguro.

Em outras palavras, a procura de vestígios em registros tenciona excitar argúcias para ajudar a entender razões pelas quais reflexões, fórmulas e soluções incitaram intentos que derivaram na construção do Porto de Leixões. O objetivo do exercício é afinar o olhar, na tentativa de reconhecer de que forma o equipamento portuário acionou e aciona reações no ambiente e na condição humana. Ainda, detectar elementos auxiliares na compreensão mínima sobre a forja da cidade/região e tentar ilustrar as íntimas relações das dinâmicas fluviais e marítimas portuárias. Além disso, na sintonia do axioma: “A memória, onde cresce a história, que por sua vez a alimenta, procura salvar o passado para servir ao presente e ao futuro. Devemos trabalhar de forma que a memória coletiva sirva para a libertação e não para a servidão dos homens” (LE GOFF, 1990, p.477). Ambiciona, com os saberes adquiridos, sugerir alternativas aos problemas enfrentados na Baía de Sepetiba, expectativa apoiada na opinião conexa de o presente ser fruto das interações sociais, acúmulo de passados e inevitavelmente lançar determinantes ao futuro.

Ao focar na relação entre localização, estratégia, recurso natural e humano espera-se assinalar assimilações e a transformação do espaço concebido de forma humanizada e politizada como uma instância social. Orientado pelo viés da “Geografia Crítica”,¹²⁸ avança os “sentidos” da cidade/distrito em múltiplas acepções, particularmente como resultado das ações em um ambiente domado por interações, deslocamentos, memórias e apropriações. Desse modo, o capítulo empenha-se em traçar panoramas, reunir e pautar condições, condicionantes, aspirações e percalços inscritos nessa fusão/fissão de energias como síntese. Assim como, verificar algumas verdades se desfazerem no tempo e assinalar o passado poder ser tão presente, visto que:

Em cada cidade existe um “antes” e um “depois”, daí que ela seja a síntese de vários momentos. De um modo geral o sítio mantém-se, alterando-se a forma, o desenho urbano. Em consequência, hoje os sítios são uma síntese de vários momentos da história, com permanências, sem que, no entanto, ocorra um corte epistemológico com o passado. (BETTENCOURT, 2010, p.26)

¹²⁸ Esta denominação, utilizada na obra “A Geografia” de Yves Lacoste para o conceito e/ou corrente de pensamento que rompe com a neutralidade no campo disciplinar, atraiu autores como Milton Santos, Ruy Moreira e David Harvey, por exemplo.

Apesar da Cidade do Porto, ou da Virgem “Antiga, Mui Nobre, Sempre Leal e Invicta” carregar nos epítetos marcas das lutas, enfrentamentos e resistências nesta análise o mais importante é a abrangência dos sentidos. Através do olhar sobre os seus sinais, exibir a incorporação de influências e de compreensões, provavelmente pujantes na eleição do topônimo, que sintetizam a trama das raízes identitárias e culturais no processamento de vocações. Em outras palavras, significantes e significados, não por acaso, nascidos da condição natural junto ao rio Douro e ao mar, ou no jargão contemporâneo, a localização estratégica indicar o pretexto no qual se manifestaram interesses e a cobiça dos distintos grupos de indivíduos.

Nessa história, a “fauna humana”, urdida pelo compromisso com a sobrevivência, através da imposição de força na conquista de vantagens, logo percebe um porto nas terras separadas pelo rio. Desse modo, o ponto a partir do morro da Pena Ventosa, precocemente fortificado com muro ou “Cerca Velha”, sucessivamente é apropriado por romanos, suevos, visigodos, asturianos e mouros. Supostamente, durante o período castrejo, ao incorporar influências e desenvolver atividades comerciais, em torno de 136 A. C., já era conhecido como Porto de Cale. Segundo Artur de Magalhães Basto:

É admissível que os seus habitantes tendo sido deslocados ou deslocando-se para a beira-rio, — para o ponto em que se efectuava ou viria a efectuar a passagem dos viajantes da estrada romana de Lisboa a Braga, teriam aí dado origem a nova povoação. Dessa passagem (Portus?) e do nome Cale (...) haveria, como se crê, resultado, por natural associação, o nome de Portucale, — designativo da mencionada povoação ribeirinha, a qual, pelo que acima disse, é de crer que já existisse no tempo da dominação romana (BASTO, 1940, p. 679).

Ao longo do tempo, as disputas no espaço, comumente, com uso das práticas de pilhagem, despossessão e escravização o pensa como abrigo, fonte de subsistência e de ganhos materiais. Lógicas e racionalidades transmitidas na formação do indivíduo, à luz de Pierre Janet (1929) que considera os acontecimentos da história social.

Através do somatório de povos, personalidades e culturas, ingredientes objetivos e subjetivos das reações, convertem o sítio em lugar. Ou seja, essas máximas aproximam as histórias, no caso específico do Porto, ou de Portugal, e as do Brasil. Dever-se-ia lembrar, embora a análise não siga por esse viés, de tais encontros e fusões decorre a formação da língua portuguesa. A derivação do latim, que ao deparar o galaico-português,

em seguida a códigos árabes, na colônia, com línguas dos povos nativos e africanos escravizados toma forma do idioma falado por mais de 300 milhões de pessoas no mundo.

Para pontuar o percurso, ou melhor, apontar sinais no processo caracterizado pela alternância de energias, os subcapítulos ambiciosamente procuram compor um sumário do organismo alçado por ideias e influências.

No primeiro subcapítulo, “O Porto”, as sutilezas abrolhadas nos limites territoriais donde tem origem o topônimo que, além de denominar a cidade/distrito, segundo algumas versões, dá o nome a Portugal, recebem atenção. Também, a prospecção de interesses e a forja de uma vocação assinada pelo Douro. Não mais que na tentativa de descrever o papel fundamental, importância e representatividade, do elemento natural como definidor de processos, simbólicos e concretos, constituintes das porosidades, territorialidades e do lugar. Afinal, quando se percebe o Douro emanar inspirações, aspirações, questões, discussões e decisões, talvez se descubra a “pedra filosofal” da história, tanto do porto quanto do Porto.

Dessa forma, a origem da riqueza, na contramão do pensamento *smithiano*, é compreendida pelo valor atribuído aos recursos naturais disponíveis, pela apreensão do ambiente como ativo e não somente como alvo da ação.

Tempos depois, no século XIX, é do lugar de convivência, atraque, partida e chegada de barcos, mercadorias, pessoas, ideias, nas margens do Douro que se evocam saberes humanos e deuses mitológicos no aproveitamento de outros ativos naturais.

Na continuação, toma referência o trabalho realizado, com auxílio dos Titãs, sobre a formação rochosa para discutir características e riscos socioambientais. Onde eflui, limites técnicos e alternativas possíveis em busca de um lugar seguro, de um porto de abrigo, mais tarde comercial, mesmo que se fizesse necessário o fracionamento e modificação do cenário natural para dele criar um artificial.

A ideia de Leixões passará, porém, a tornar-se recorrente, sobretudo quando uma força política ou um governo novo queria prometer obras ambiciosas e determinantes para certos eleitorados, avançando-se com respectivo projeto para dar intenção as intenções políticas. Depois dos projetos de Freebody (1855), já referido, o Conselheiro Lopes Branco apresentou, em 1960, a Câmara dos Deputados, uma proposta para a construção de um porto artificial em Leixões, a qual foi reapreciada de novo na sessão legislativa seguinte, ambas sem consequências (SOUZA; ALVES, 2002, p.62).

O tópico posterior, preocupa-se em esboçar um panorama ilustrado pelo caráter da intervenção propriamente dita. Nele, são notadas as exigências da obra e a aplicação do conhecimento, até então existente, na assimilação, substituição e reconfiguração de lugares compreendidos como espaços.

O conjunto de procedimentos, a redefinir paisagem natural e humana, modificar a foz do Rio Leça e processar o desaparecimento de traços distintivos, são observados. Assim como, seus efeitos deterrentes sobre marcas de territorialidade impressas nas pontes romanas, nas lavagens de roupas e nas relações entre as mulheres e homens de Leça e Matosinhos.

Nesse sentido, o olhar dirigido ao lugar da disputa de atenção, discussão, conversas e mais que tudo, de encontro, mede impactos projetados a memória.

A relação entre os deslocamentos, afastamentos e aproximações dão tônica ao subtítulo com nome de “Leça, Matosinhos e o Porto”. Seu preenchimento inclui sentidos objetivos e subjetivos na morfologia, inclusive geográfica, unida por elos preexistentes e criados nas representações socioambientais com a construção de o porto de Leixões.

Enfim, recorre às histórias vividas para acicatar um debate sobre o ambiente arquitetado pelo porto dar início a uma nova história.

Obviamente, a atuação da APDL é tema recorrente da narrativa, todavia por pretender agregar conhecimentos e sugerir caminhos, outro subcapítulo se dedica à trajetória da administração do complexo portuário.

Por esse ângulo, delineia a mudança de mentalidades no gerenciamento de riscos e tomadas de decisão. Isto é, apreende como funciona a absorção de conhecimentos e os aplicam nas recentes determinações e leis formuladas no tempo presente. Com isso, demonstrar a adequação e produção da gestão alinhada ao modelo que tem por balizas a sustentabilidade ambiental, social e econômica.

Para pensar presente e futuro objetivamente, o final do capítulo repousa na experiência de São Pedro da Afurada. Nessa paisagem, como em tantas, preenchida por expectativas humanas, medos e incertezas, crescem mudanças com a chegada de empreendimentos contemporâneos distanciados das lógicas tradicionais fluviomarinhas. Os aportes do subitem, pretendem discutir, resumidamente, a formação da comunidade,

a influência do Rio Douro e da APDL na sua constituição, as modificações projetadas pelos novos empreendimentos e exibir algumas alternativas já pensadas. Em suma, traz à discussão outro exemplo pretérito-futuro para sopesar as pressões exercidas à necessidade do capital em se reproduzir, dilemas e contradições das relações humanas.

3.1 O Porto

Cidade que à sua condição portuária foi buscar o nome, o Porto urdiu a sua teia com fio de água, isso é, pescou no rio e no mar a sua razão de ser (ALVES; DIAS, 2001, p.93).

Em uma aula da disciplina “Memória e Patrimônio”, ao analisar a noção de regime de historicidade no texto “Tempo e Patrimônio” de François Hartog (2006), o saudoso professor Manoel Luiz Salgado Guimarães proferiu: “... a História é maior e menor que a própria história, é uma representação de olhares e percepções...”.

Sem entrar nos méritos, apenas parafraseando o mestre, ousa-se dizer o Porto ser maior e menor que o próprio porto. Afinal, como organismo vivo, além de polissêmico na forma substantiva e adjetiva, inspirou e inspira autores em diferentes lugares e tempos a produzir histórias verossímeis. São versões que medem e projetam sensações, pensam maneiras, procedem a análises econômicas, sociais e políticas integradas no ambiente, cidade, distrito, equipamento logístico portuário e grupos populacionais.

Grosso modo, por ser uma superfície importante e estratégica, partida e chegada de pessoas e mercadorias, toda cidade poder ser porto, mas nem todo porto é uma cidade. Em razão da tautologia, das variáveis constantes, perceber o tangível e o intangível em qualquer porto implica reconhecer, como sugere Rossi (2001 [1966]) e Norberg-Schulz (1980), o *genius loci*.¹²⁹

Sendo assim, o “espírito do lugar”, é resultado de sucessivas metamorfoses das quais advieram características socioculturais, arquitetônicas, linguagens, hábitos e práticas. E, no Porto se desenvolveu em um ritmo artesanal, nas esquinas concretas e

¹²⁹ Em abril de 2016, o Centro de Investigação Transdisciplinar – Cultura, Espaço e Memória (CITCEM) organizou na FLUP o congresso internacional “Genius Loci: Lugares e Significados”, a iniciativa visou celebrar duas décadas de ensino especializado, investigação e intervenção patrimonial desenvolvidos no DCTP, e homenagear o seu primeiro subscritor, Carlos Alberto Ferreira de Almeida, falecido em 1996.

simbólicas, desde os fins da idade do bronze,¹³⁰ onde o rio encontra o mar.

Claramente, a onipotência do elemento hídrico, direta e indiretamente, se faz reverberar em diferentes pensamentos. Por exemplo, para Amândio Jorge M. Barros “... A cidade fez o porto. O porto atraiu para si a cidade, a circulação vital e gerou soluções urbanísticas evoluídas” (2006, p.134).

Por sua vez, Domingos Tavares cinzela:

Com pedras e brilhos de água se construiu a cidade já bem pertinho do mar, na margem do rio Douro. Em certos anos apareciam ao largo, vindos do oceano barcos fenícios ou gregos que demandavam a barra e subiam foz acima para negociar o estanho. Por isso as tribos vizinhas se tinham juntado naquele pedaço de chão granítico, elegendo altar comum na mais alta das colinas, esperando os dias de troca enquanto a vida prosseguia quotidiana na pesca e outras trocas menores de sobrevivência. O rio era a fronteira. Dez séculos de romanização que atravessou a administração do império e a dos bárbaros, as vicissitudes do islão vindo das planícies do sul e a lenta recuperação vindo dos senhores do norte, foram esbatendo as diferenças que separavam os povos de uma outra margem do rio, a que os geógrafos de Roma chamaram Gallécios aos do norte e Lusitanos aos do Sul. Pouco a pouco, passado o primeiro milênio de Cristo, por todos os mares conhecidos, desde o Báltico lá ao norte até as águas quentes do Mediterrâneo, as cidades começaram a renascer e a crescer. De Portucalle as hostes de Henrique avançaram para as terras do sul. O Ouro antigo, porfiado pelas serras de Valongo, desaparecera das águas do rio que, de fronteira, se fez ponte, mas o rio voltou a dar vida ao Portus. Do alto da colina sombranceira ao sol e a água, da Calle, os senhores da cidade assistiram ao fervilhar das gentes em crescendo, virando barcas ao mar ou trazendo-as terra adentro, ali na praia do Portus a que chamamos Ribeira. No alto, protegidos pelo muro da cerca velha, não fosse o povo de vizinhos molestar por vezes servidores dos donos da cidade, contava-se o rendimento da dizima nos intervalos dos serviços do espírito. Fora das portas, pelas ruas interiores da enconsta que rodeia o monte até à beira de água, construiu-se a urbe porta a porta, de ofícios e marcadores, nas suas casas pequenas, alinhadas, aforadas ao mesmo dono (TAVARES, 1985, p.3).

Ou seja, a conjunção de forças na criação de um estado anímico, além de sublinhar o cruzamento de raios na concepção de um ponto nodal e a motriz do corpo social, ou os modos de associação de uma população, deixou fluir a importância da localização física e o caráter incorpóreo.

Nesse evento particular, a escolha do ponto considerou potenciais de defesa e ocupação humana próximas à rede hidrográfica com deságue no Douro. Sendo assim, conforme o “algoritmo” consagrado pela mistura de pessoas, hábitos e costumes, a

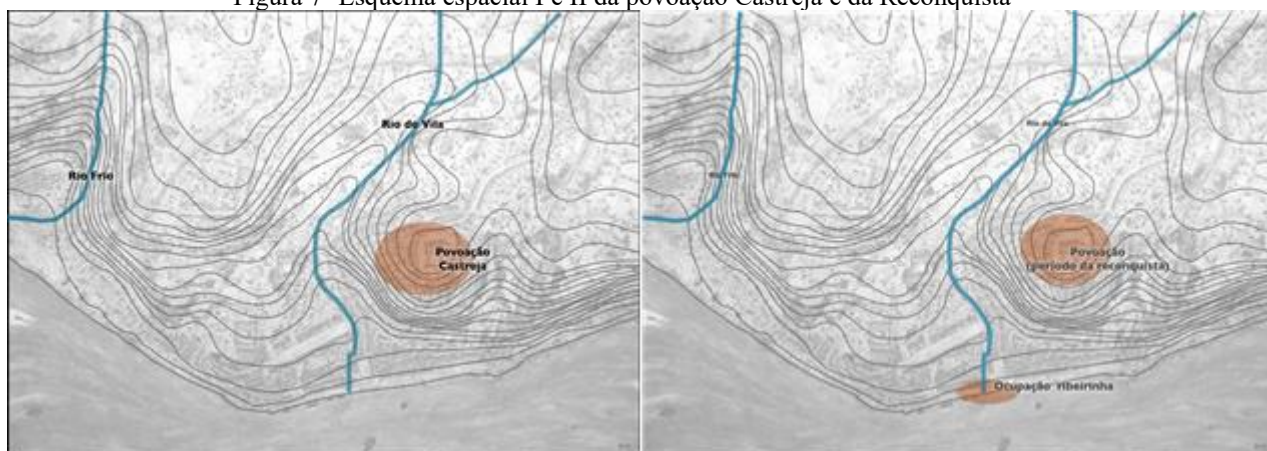
¹³⁰ Conforme Carvalho (1996), datam do milênio I a. C., no “Período Castrejo”, os primeiros vestígios de povos organizados no espaço.

possibilidade de haver porto fez do Porto uma cidade que se desenvolveu às margens do rio Douro e “bem pertinho do mar”.

A compleição do núcleo pode ser mais bem compreendida em “Porto 1114 – 1518: a construção da Cidade Medieval” (TEIXEIRA, 2010). Na investigação, Helena Regina Lopes Teixeira analisa condições e condicionantes, naturais e humanas, na construção do Porto e ilustra a trajetória do núcleo urbano com esquemas espaciais de povoação. Na tarefa, remonta quadros evolutivos que atravessam os períodos Castrejo, Suevo, Romano, da Reconquista e chega a datas do século XVI.

Ainda ressalta contribuições de Orlando Ribeiro (Geografia) e Antônio Henrique Rodrigo de Oliveira Marques (História) para a produção de uma história urbana em Portugal. Em razão da gravura, do retrato, da imagem, da paisagem natural e humanizada, sugerir significados e reflexões, alguns *frames*, destacados do seu trabalho, são reproduzidos.

Figura 7- Esquema espacial I e II da povoação Castreja e da Reconquista



Fonte: Teixeira (2010, pp. 17-20).

Os quadros acima, apresentam a ocupação do núcleo citadino desde a povoação Castreja. Denotam o assentamento nas colinas de 70 a 80 metros, sobre rochas graníticas e xistosas, que passam ao intramuros na fase romana, seguida da sueva e, inaugurando a província portugalense, se espriam à zona ribeirinha na reconquista conduzida por Vímara Peres em 868.

Nesse período, se assiste à dispersão da população e abertura de caminhos ao

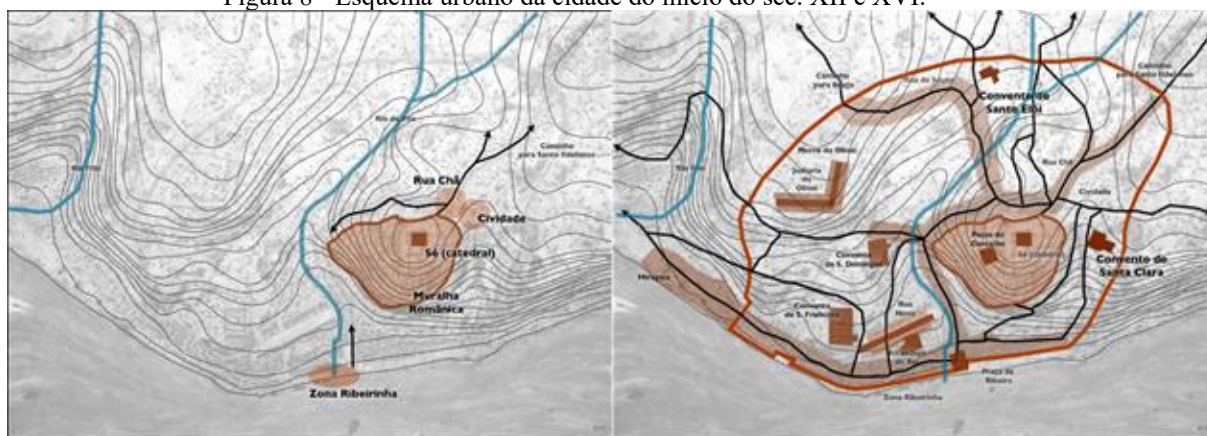
longo de vales, do sistema hidrográfico, suporte ao desenvolvimento agrícola e pastoril.

Segundo Teixeira, a localização do núcleo inaugural entre o Penaventosa e Cividade, a 4km da foz estuário, mirou o domínio de um dos pontos mais estreitos do Douro e a travessia para a margem sul.

De forma sinóptica, em meio às instabilidades açuladas por conflitos internos e externos - aumento, perda e substituição de protagonismos ancorados em estruturas portuárias erguidas inicialmente pelos romanos – a existência do Douro permitiu e estimulou o crescimento de uma rede social e comercial. Esta, cingida por influências fenícias e cartaginesas, deu forma a “aristocracias populares, proprietários urbanos, leigos e não clérigos, prestigiados e entendidos nas coisas do burgo e nos direitos e usos e costumes dos mercadores” (SOUSA, 2000, pp. 156-58).

Na sequência, sob o título “Evolução Urbana”, os mesmos recursos imagéticos, dispostos em sete gráficos, perfilam variações na cidade. Abaixo, o primeiro e o último são expostos.

Figura 8 - Esquema urbano da cidade do início do sec. XII e XVI.



Fonte: TEIXEIRA (2010, pp. 33-81).

As figuras, escolhidas, indicam a afirmação e confirmação do núcleo central, também o esboço de contornos reconhecidos no tempo presente. A primeira, realça a presença da Muralha Românica, manchas que sinalizam habitações, o comércio na Cividade, Chã das Eiras e na Zona Ribeirinha, a “vila baixa” desde cedo enchida de pessoas e atividades fluviais. Enquanto a complementar revela estruturas mais bem

definidas sob comando da representação religiosa.

Apesar do esquema não elucidar, fora da “cerca amuralhada” a paisagem mesclava matas, silvados, montes, terrenos de vinhas, alguns casarios em hortas, pomares, quintas, nascentes e cursos d’água. Além de ajudar a abastecer o burgo e margear as vias de acesso, os rios da Vila designados Cividade, Carros ou dos Pelames, Frio igualmente denominado ribeira das Virtudes e os ribeiros de Massarelos no percurso com o nome de rio Vilar ou ribeiro de Miragaia, das Hortas e do Poço das Patas, desenhavam traçados, arruamentos e a aparição de assentamentos humanos.

As linhas da centralidade espacial, e residencial, atreladas à ermida de acordo com a autora concentravam a vivência social, política, religiosa e econômica dentro dos muros, reforçados na restauração do bispado, em 1114 e na chegada de D. Hugo. Com respaldo da carta de foral que fixava liberdades, direitos, garantias a exploração fiscal do território, a capitalização predial e as portagens (OLIVEIRA, 1973. FERRÃO, 1989, p. 127), somadas à conquista de Lisboa em 1147, produziu a organização que consentiu dias serenos e aditamentos à atividade marítima mercantil carregada pelo ‘Sal’ (RAU, 1984).

Contudo, a expansão urbana, eivada de interesses, de vaidades, erguia prédios e arruamentos que estampavam as disputas de poder. Por exemplo, enquanto o prestígio econômico acendia próximo à ribeira, na área comercial complementária as ruas das Tendas e Mercadores, a religiosidade, a segurança e o comércio de intramuros continuavam a catalisar maiores intervenções, caso da construção, com apoio régio, da Sé. Sendo assim, a estrutura clerical mantinha visível a condução do velho Porto, aquiescia a ocupação humana e a renovação dos traçados.

Mas a hegemonia simbólica e material do bispado, contestada pela burguesia emergente e por outras ordens religiosas, começa a se deslocar em 1234, com a redefinição da paisagem, das centralidades sócio-política-econômicas e jurisdições. Nesse ínterim, o mosteiro de São Francisco e de São Domingos, quatro anos depois, são construídos por iniciativa do rei D. Sancho II e tornam-se ícones da mudança nas regras do jogo.

No mesmo momento em que o comércio internacional começa a pulsar, a cidade é ampliada ao extramuros determinando a construção da Alfândega do Rei na antiga

judiaria, área que o bispo considerava sua, e a nova fase e face do poder recebe rubrica.

Enquanto exerce o papel de controle e regulação, o equipamento régio auxilia a extensão de ancoradouros até Miragaia ou “defronte de Gaia” (LEAL, 1876), lugar da pesca, transporte e comércio. Assim “em meados do século XIV, a cidade ‘descobriu’ em definitivo sua vocação portuária” (BARROS, 2016, p.2). A posição da Coroa se consolida e o morro do Olival, atual Cordoaria/Torre dos Clérigos, assiste ao planejamento da rua Nova e de outra judiaria, determinada por D. João I, em meio de ruas e caminhos. Para atender às demandas citadinas, as cores da natureza expressas na paisagem de carvalhos, soutos, olivais, loureiros, favais, hortas, vimial e chã de eiras, gradualmente demudadas por ações antrópicas, assumem tons e formas de casas, oficinas, portos, estaleiros e barcos.

A assimilação das novas racionalidades política, social, econômica e técnica nas atividades de subsistência e mercantis, para além de sustentar experiências e expectativas, alavanca a afirmação de uma elite que irá se alinhar à lisboense no apoio à Revolução de Avis (1383-1385). No conflito, as tropas portuguesas lideradas por D. João I com apoio inglês,¹³¹ buscavam a autonomia política e o controle do território empenhado à Castela depois da morte de Fernando I. O sucesso da campanha culmina na concentração monárquica do Estado português, e dá origem à eufórica política de expansão marítima.

A aventura ultramarina, acentuada no século XV, acarreta mais alterações no conjunto de racionalidades e, no domínio técnico e ambiental, alavanca novos índices da produção artesanal naval. Especificamente, assinala a necessidade de aumentar a quantidade, o tamanho e equipamentos nas embarcações, teoricamente a qualidade, para enfrentar mais tempo o mar e seus desafios.

Mas, a mudança deriva em consequências à cobertura verde e na atividade fim. Conforme Costa (1997), a multiplicação de juntas nas Naus e o uso de madeiras verdes, em função da diminuição de árvores adultas, reduziu de oito para dois, ou três, anos a vida útil das embarcações na Rota do Cabo. Dessa forma, a equação ambígua assistiu o crescimento industrial e o trabalho na construção naval, no entanto ao requerer aumentos

¹³¹ A aliança tem início no Acordo de comércio de 1294, estendido a 1353, no primeiro tratado de comércio luso-inglês, e em 1373, no tratado de amizade e aliança defensiva.

de escala na mão de obra, matéria prima e fonte energética afetou o equilíbrio do sistema suporte. Logo, indiscutivelmente colabora para o que alguns autores, como Devy-Vareta (1985), denominam crise florestal.

Em Portugal, o processo de deflorestação atingiu o apogeu no século XIX, quando um primeiro estudo apontou apenas 7% do território possuir cobertura verde. O problema, e a ameaça de desertificação, conduziu à criação, em 1901, do Regime Florestal. Apesar disso, a transição do regime político junto com a instabilidade econômica atrasou a mitigação, somente em 1938 o Plano de Povoamento Florestal processou, do Tejo ao Minho, a rearborização.

A apropriação e a resignificação das coisas da natureza, combinando mentalidades, compreensões, gestos e atos no aparecimento de texturas atingiu aspectos da superfície que permitiam identificar, distinguir e preencher rugosidades. Simultaneamente, esculpiu a configuração territorial ou geográfica, conjunto formado por sistemas naturais de uma determinada área e pelos “acréscimos que os homens “superimpuseram” a esses sistemas naturais” (SANTOS, 1996a, p. 38).

Assim, o Porto para se transformar em lugar de convívio e de subjetividades precisou redefinir a paisagem, localizar estratos sociais, políticos, econômicos de maneira a sintetizar representações e projetar a personalidade, alma ou identidade, de “domínio e poder, comércio e relação” (DOMINGUES, 2007, p.1). Para o resultado é fundamental destacar a importância de, pelo menos um *corpus* em excitação, o Douro que, ao agitar forças despertou do repouso o corpo estático, o espaço.

3.1.1 O ouro líquido

Para expressar compreensões de “lugar”, espaço geográfico dotado de significados particulares e relações humanas, os recursos naturais precisam funcionar como ativos e passivos de intercâmbios. Em outras palavras, ao contrário da simples apropriação, aproveitamento ou exploração do ambiente, as relações “do homem com a terra [...] como modo de sua existência e seu destino” (DARDEL, 2011, p.2), devem emitir sinais de reciprocidade, pertencimento e projetar reconhecimento. Enquanto, alcançar o “espírito do lugar” implica em contrapor causas e efeitos, atribuir valores humanos dentro dos processos históricos no espaço natural. Sem a capacidade de atrair,

produzir, reter, condensar e transmitir memórias afetivas, o ambiente ou a paisagem, destituída de signos culturais, pode tão somente, como assina Marc Augé (2012), refletir um não lugar.

Quando os olhos encontram marcas distintivas, características que adjudicam relevância e operam na união ou secessão dos grupos de indivíduos, talvez não seja exagero imaginar as qualidades contidas na paisagem semearem o lugar. Assim sendo, desde os primórdios, ao pensar na lei da ação e reação, no corpo que veio a se chamar Porto, um corpo natural apresenta capacidades de seduzir, despertar aspirações, mentalidades, significados e referências à memória: o Rio Douro.

Com nascente na Espanha,¹³² o Douro singra percursos sinuosos na maior bacia da Península Ibérica com 94.500km² e 938 km de extensão, 18.600km² e 200 km em território português. É manancial, no sentido próprio e figurado, a ofertar água como fonte e via de desenvolvimento. Mesmo sendo a melhor opção de penetrar o interior, junto ao Tejo e Guadiana, sua importância não se limita à navegação ou a subsistência, o Douro também atribui valores às margens e a foz.

Além de drenar flúmenes menores, córregos e alagadiços, nas localidades banhadas pelo rio fluíam barcas de passagem, almadias de cortiça e barcos rabelos, o último destronado no séc. XIX pela ferrovia e por estradas, a transportar pessoas e mercadorias, como castanhas, azeite, cereais, frutos, madeira (DUARTE; BARROS, 1997) e ideias. Em algumas delas, como o próprio Porto, era o fosso a separar as elevações, no importante papel de defesa. Nas matas contíguas, corças, javalis, coelhos, lebres, lobos, raposas, texugos, ginetas e outras espécies animais viviam à sombra de zimbros, carvalhos, sobreiros e pinheiros que dele bebiam.

O rio, percorrido desde o período romano, se transforma em caminho da ligação Norte/Sul e as terras nos vales do interior usadas na agricultura, maiormente da uva, adquirem relevância. Suas águas irrigaram as lavouras, notadamente o tradicional cultivo de vinhas, principalmente a partir dos meados do XII¹³³ quando a Ordem de Cister, de certo modo principia a transformação do vinho da região em expoente da pauta comercial.

¹³²O rio Douro nasce em Sória, na Serra do Urbião-Espanha, a 2.080 metros de altitude.

¹³³ E do sumagre no XVII em Vila Nova de Foz Côa, empregado nas atividades dos pelames (CARVALHO, 2000, p.45).

Na expansão da paisagem vitícola, foram fundamentais a assinatura do Tratado de Windsor com a Inglaterra, em 1386¹³⁴, e a destruição dos canais de pesca ordenada por D. Manuel I (1469 – 1521), para ampliar larguras e beneficiar a circulação de barcos. Assim como o empenho marítimo nos XV e XVI, inaugura a crescente rivalidade dos países oceânicos do Norte, no XVII, a assinatura do tratado de Methuen e finalmente a primeira demarcação legal do mundo de área vitivinícola, a do “vinho do Porto”, no Douro, no século XVIII, confere singularidade ao centro exportador notório desde 1675.

A ligação da foz no areal do Cabedelo ao Atlântico, segundo Álvaro Domingues “porta, mais vasta, para a geografia das ‘economias do mundo’” (2007, p.3), assistia a intercâmbios a outros centros e mercados e a descoberta de novas paisagens. Em compensação, o cenário do velho rio continuamente demudava. Primeiramente, em função dos desflorestamentos para a florescente agricultura de subsistência e castas de uvas Touriga Nacional, Francesa, Tinta Roriz, Barroca e Cão.

Num segundo momento, por conta dos esforços para adequá-lo as crescentes exigências da navegação que, de acordo com Carlos d’Abreu (2007), incluíram a carta régia de privilégio à cidade do Porto, de 31. X. 1502; a carta régia de 12.VIII.1538 e de 15.V.1551; o alvará régio de 20.V.1571 e a carta régia de 3.III. 1578; determinando abrir todos os canais e caneiros, a consentir alargamentos até São João da Pesqueira. Igualmente, o Alvará com força de lei de 16.XII.1773, ordenava a demolição de 23 pesqueiros e nasceiros em trinta (30) dias. O conjunto de obras, entre outros resultados, culmina ao final do século XVIII com a desfiguração do Cachão ou a Garganta da Valeira, também conhecida por Cachão de São Salvador da Pesqueira, onde em 1861 desapareceu o Barão de Forrester.¹³⁵

Mas o Douro, aparentemente domesticado, continuava a apresentar em alguns pontos dificuldades à transposição de perigos, sobretudo na entrada da foz. As intervenções, inclusive nas margens, ocasionaram implicações no volume das águas. A imagem, seguinte, pode ilustrar a recorrência de representar a cidade e reforçar sua

¹³⁴ Assinado por D. João I e Ricardo II o mais antigo acordo diplomático ainda vigente, previa a aliança política, militar e comercial entre Portugal e Inglaterra, permitia comerciantes trabalharem e se fixarem bilateralmente.

¹³⁵ Comerciante de vinhos, também reconhecido pela contribuição científica sobre a viticultura, cartografia e fotografia do vale do Rio Douro.

importância, evidenciar os riscos de adentrar ou sair da Barra, principalmente na relação do rio Douro com o mar.

Figura 9 - Planta Geográfica da Barra do Porto do Pe. Agostinho Rebelo da Costa (Porto, 1789).



Fonte: Disponível em: <<http://doportoenaoso.blogspot.pt/2010/04/os-transportes-maritimos-e-fluviais-3.html>>. Acesso 30 de jul. 2016.

Apenas no século XX, para tentar superar os obstáculos, foram construídas barragens cujas principais são: Picote (1958), Miranda (1960), Bem-posta (1964), Carrapatelo (1972), Régua (1973), Valeira (1976), Pocinho (1982) e Crestuma-Lever (1985). Embora as medidas tenham abalizado a navegação de grandes barcos, a regularização dos caudais, o controle das cheias e o aproveitamento na geração de energia elétrica, converteram-se em fonte de impactos à biodiversidade.

A respeito, algumas espécies migradoras como o esturjão desapareceram, a população dos autóctones sáveis, savelhas, lampreias, enguias (de mesmo hábito migratório), barbos, bogas e escalos de maneira drástica, ainda, reduzem em função das desventuras do crescimento, e o risco de extinção aumenta sensivelmente com a invasão da carpa e dos carnívoros lúcio, perca-sol, gambúsia, lúcio-perca e achigã.¹³⁶

Por compreender a origem das riquezas, dado pelo valor atribuído aos recursos naturais disponíveis e a apreensão do ambiente como ativo, do pensamento de Álvaro

¹³⁶ Disponível em: <<https://www.publico.pt/noticias/jornal/percasol-e-achiga-destronam-bogas-e-barbos-147935>>. Acesso em: 12 ago. 2017.

Domingues colhe-se a seguinte reflexão.

É esta a nova equação, uma outra sociedade e outro modo de territorialização que o rio Douro e as suas margens vão registando num difícil equilíbrio entre defesa de valores identitários e patrimoniais que, ao mesmo tempo, vão sendo canibalizados pelas novas intervenções que se dizem articuladas ou consonantes com esses valores: Heterotopias no verdadeiro sentido de Michel Foucault. (DOMINGUES, 2007, p.16)

Enfim, a importância do Douro, de montante à jusante, pode ser penhorada em mais que favorecer o espaço, ornado por praias fluviais tomadas como porto, cais e atracadouros, ou pelas contribuições diretas e indiretas em ajuda à produção da cidade, mas na tarefa de adicionar fluidez a sucessivas camadas de história.

3.2 Do Douro a Leixões, o trabalho de Titãs

Quis Deus ou a Natureza que na foz do rio Leça, a meio quarto de légua da costa, se elevasse das águas atlânticas um conjunto de rochedos a que os homens deram o nome de «Leixões». Eram o «Espinheiro», a «Alagadiça», o «Leixão» grande e pequeno, como grande e pequeno eram também os rochedos da «Lada». Mas havia também o «Tringalé», o «Galinheiro», o «Cavalo de Leixão», a «Quilha», a «Baixa do Moço», o «Fuzilhão», o «Baixo do Leixão Velho» e muitos outros... (CLETO, 1998, p.12)

Obvia e historicamente, as atividades no Porto efluem da água, desde a pesca primitiva até à precoce circulação de bens e pessoas, comércio, reparo e construção naval, com indícios de calafates e carpinteiros a partir do século XV (CRUZ, 1972). Consequentemente, os pontos de ataque espalharam-se às margens da Ribeira, Cantareira, Arrábida, Bicalho, Monchique, Massarelos ao Passeio Alegre. Desse desmembramento, as reações abrolhadas instintivamente acabaram por consolidar uma identidade, segundo Amândio Barros (2016), descoberta como vocação do núcleo citadino em definitivo no século XIV.

Dessa forma, ao pensar as forças que atuaram na gênese, talvez seja inteligível apreender o protagonismo do Douro e consequente “preponderância da função marítima” (RIBEIRO, 1989, p. 144), como agentes de o Porto se fazer como cidade. Entre avanços e retrocessos, a paisagem humana se aglutinou à natural, reconhecidamente escolhida pelas qualidades de subsistência e defesa, predicado, que obtém reforços na construção de Fortes, como de São João Baptista da Foz (1570-1578) por iniciativa de D. Sebastião.

Embora o ambiente fluviomarinho excitasse o incremento urbano/rural, sucessivamente comercial, ao obrigar embarcações/embarcados vencerem a barra para alcançar os atracadouros, nas proximidades da foz estuarina, iterava sua dualidade. O procedimento, que demandava perícia técnica em virtude de correntes, regime de marés, bancos de areia e do fundo rochoso, apesar de servir aos propósitos cautelares e econômicos, acarretava aumento de custos, inclusive perdas expressivas em naufrágios: se fazia necessário pensar alternativas na manutenção das coisas portuárias.

Uma das primeiras providências, para “iluminar” a entrada no Douro e o ataque nos píeres, ocorreu com a construção do Farol de São Miguel Arcanjo. Em estilo renascentista, erguido por ordem de Dom Miguel provavelmente em 1527, é considerado o mais antigo da Europa (BARROCA, 2001, p. 39).

Quarenta anos depois, em 1567, Simão Ruão é designado por D. Sebastião a dar respostas aos problemas da navegação e, sucessivamente, aos do comércio. No século XVII, segundo Ribeiro (2014) a preocupação aumenta e a corte convoca especialistas em engenharia, arquitetura e matemática como Pe. João Duarte, Matheus do Couto, João Antunes, Pe. João dos Reiz e Pedro Matróz, por exemplo, para indicar alternativas.

Com o mesmo intuito, em 1729, durante a regência de D. Joao V, uma carta ordena a execução da Planta do Rio Douro e Barra da Cidade do Porto e a indicação de soluções pelos engenheiros José Pinto Fernandes e Dionísio de Castro. Nas “Memórias Paroquiais”, o Padre Luís Cardoso, descreve:

[...] dizem os engenheiros que se pode edificar hum cáys para ir a pé enxuto ao dito penhasco grande chamado Leixoens edificar hua boa Fortaleza para defesa de hum surgidouro excelente de grande quantidade de Navios, muyto util para todo o tempo, muito mais para o em que não podem entrar (n) a Barra do Porto, por seus continuos perigos. (CARDOSO, 1758, p. 3)

Como as opções apresentadas encontravam resistências, os projetos, ininterruptamente, afluíam. Em 1779, o piloto de fragata e cartografo José Monteiro Salazar indica a construção de molhe do Castelo da Foz em direção às pedras Felgueiras (S-W), do esporão do Castelo ao rochedo do Touro (N-S), da capela de São Miguel o Anjo ao canal Culhe-Culhe abordando o penedo Monaceira (N-S) e um dique na Afurada na direção das Caranguejeiras - Cabedelo com término ao Castelo da Foz (E-W).

Tempos depois, de acordo com Fernando de Souza e Jorge Fernandes Alves (2002), Francisco de Almada e Mendonça, o desembargador da Relação e corregedor da comarca, aprova em 1790 o projeto elaborado em 1789 por Reinaldo Oudinot. Nessa concepção, sob administração econômica da Junta da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro, Oudinot defende a edificação de um paredão entre o Anjo e a Afurada. Em síntese, depois de abrir a barra, desobstruir e aprofundar, a embocadura seria preenchida com o cascalho, além de receber benfeitorias como a construção de cais sobre o aterro e outro, para navios, em Massarelos.

Em 1820, ainda à frente dos negócios portuários, a Junta examina a proposta do diretor das obras do Douro, Luís Gomes de Carvalho, denominada “abertura e restauração da barra do Porto”. A operação adotava e ampliava as ideias formuladas por seu sogro Oudinot, com quem trabalhara, na margem direita e a construção de um dique da pedra Brévia às Caranguejeiras (Cabedelo) e Perlongas na esquerda. As obras se seguiram até 1825, mas a falta de recursos, em função da disputa entre liberais e absolutistas, as esfriaria até, pelo menos, 1834, quando ascendem o liberalismo e a Associação Comercial do Porto (ACP).

A mais antiga representação empresarial de Portugal, “interlocutora do poder central para assuntos econômicos” (SOUSA; ALVES, 2002, p.42), logo assistiu propostas do engenheiro holandês Andrea Sheerboon em 1838. As medidas preconizadas, semelhantes às de Gomes e Oudinot sobretudo nos três primeiros tópicos, nutriam intervenções na paisagem natural: construção de dique/paredão do Cabedelo; paredão da Galeota as pedras Felgueiras; dique de Sobreiras ao penedo Cruz de Ferro em frente ao Farol de São Miguel o Anjo; remoção de 16.000m³ da areia no Cabedelo; e aprofundar o canal da barra.

Depois de apreciada, consideradas inexecutáveis, a ACP, em 1839, endossa a indicação do “Código de Sinais para a Navegação” do inglês Marryatt, que se torna obrigatório com o naufrágio do “Fama Douro”. Um ano depois, Joseph Gibbs apresenta apontamentos para construir um dique, na margem direita, da Sobreira a Felgueiras. Contudo, as iniciativas sistematicamente emperravam por falta de suporte financeiro e intempéries. Até 1842, para melhorar a navegabilidade no Douro, além de algumas

benfeitorias, efetivamente se ergue o Edifício dos Pilotos da Barra e dez anos depois a Torre dos Semáforos.

As tentativas, até então, embora realçassem os esforços das autoridades para diminuir os riscos, esbarravam nos limites naturais, pareciam impulsionar apenas ações antrópicas. Por exemplo, em 1843 a paralisação das obras do cais de Meia Laranja (Passeio Alegre), projetava riscos de desmoronamentos e consequente obstrução da barra (Ibidem, pg.43). Desse modo, nas retificações/melhoramentos prevalecia o caráter antálgico, e como o combate às forças da natureza não permitia diminuir o índice de imprevisibilidade da barra, os acidentes continuavam recorrentes. A 29 de março de 1852, 43 anos depois do desastre da Ponte das Barcas¹³⁷ e no alvorecer da Regeneração¹³⁸, o naufrágio do vapor “Porto” contabilizou 66 mortes. Não apenas os habituais pescadores/marinheiros foram vitimados, mas crianças, mulheres, idosos, entre os quais alguns membros da burguesia. A comoção generalizada, somada às recordações da tragédia pretérita, estimulou o esboço de respostas mais concretas à pergunta: como encontrar um porto seguro?

Entre as providências, se determina “a reconstrução do antigo estabelecimento dos Salva-vidas antes existente na Foz”, e a criação da Real Sociedade Humanitária (Ibidem, p.44). Tal necessidade, motivo de estudos e discussões, gradativamente delinea avanços sobre a compreensão da natureza. Os inúmeros penedos e leixões, há tempos fonte de riscos, deixam de estampar apenas os sinais defensivos e começam a ser reconhecidos como parte do todo. É bem verdade, sucessivas visões corroboraram a mudança de mentalidade e encontraram o semicírculo de pedras no mar, segundo autores, desde tempos imemoriais para abrigar embarcações. Essa perspectiva recebe endosso do Almirante George Rose Sartorius, ex-comandante das forças navais de D. Pedro IV, pelo menos desde 1833. Assim, a formação rochosa defronte a foz do Rio Leça, poucos quilômetros do centro de negócios duriense, encaminhava mudanças simbólicas e concretas, mesmo que a elite do Porto resistisse.

¹³⁷ Em 1809 milhares de pessoas, especulam-se 4.000, morreram ao fugir do Porto para Gaia, sobre a ponte de barcos no Douro, da tropa francesa comandada pelo general Soult.

¹³⁸ Movimento político de inspiração liberal, com esforços concentrados no desenvolvimento econômico e modernização de Portugal.

Não obstante a proliferação dos projetos no Douro,¹³⁹ as vidas e cifras perdidas em naufrágios transportavam a ideia do porto na foz de outro Rio a outro patamar. E, a pedido do Governo, em 1855, o engenheiro inglês Willian Jates Freebody, autor de um relatório sobre os perigos do Douro que aconselhava sinalizar os pontos mais críticos com boias, apresentou um plano elementar do anteporto.

Em linha gerais, ao custo de 3.000 contos, indicava a construção de dois molhes de pedras soltas, nas praias de Leça da Palmeira e Matosinhos, e um quebra-mar nas pedras de Leixões. No mesmo ano, esse conceito foi ratificado por John Rennie, por meio de um projeto semelhante, orçado em 3.800 contos. Embora as enchentes enfrentadas em fevereiro e os desmoronamentos de obras marginais ratificassem as falhas do Douro para fins portuários, engenharias se multiplicavam.

Nas palavras de Souza e Alves, “...planos grandiosos não faltavam: em 1857, surge um esboço de Thomas Knox, a sugerir uma barra artificial, com docas para ancoradouro, um lazarento e um plano inclinado para reparações” (Ibidem, p.51). Assim, mesmo que o assoreamento do Douro se agravasse, a manutenção do status persiste até, pelo menos, 1860, quando Leixões ganha força e o conselheiro Lopes Branco leva sua proposta à Câmara dos Deputados.

Por ordem da portaria de 19 de fevereiro, em 1864, o engenheiro Manuel Afonso de Espregueira, concomitante ao esboço de estudos para melhorar a barra, começa a elaborar um projeto de porto artificial em qualquer ponto próximo à foz do Douro. Em relação aos melhoramentos da barra, recomenda a remoção de rochedos submarinos e a reativação dos trabalhos paralisados, como no molhe norte.

Mesmo ciente da obsolescência das medidas - somente navios até 16 pés de calado podiam adentrar o Douro e em períodos de estiagem precisariam esperar as marés vivas - as obras além de conferir dotações simbólicas, mobilizavam capitais políticos e financeiros que respondiam às aspirações regeneradoras.

Oportunamente, as demandas urbanas insurgidas para realização da Exposição

¹³⁹ Exemplos de Projetos para o Douro: Bigot-1843/1844; Willian Jates Freebody-1855; John Rennie-1855; Lazeu-1863; Manuel Afonso Espregueira-1866; William Trery-1878/1879; Carlos Marnay-1879; Russel Aitkens-1880; Afonso Joaquim Nogueira Soares-1881; John Cood-1881; Eduardo Augusto Falcão-s/data; Artur Guimarães-1903; Hidrotécnica Portuguesa-1975; APDL-1989; APDL-1996; IND-2000. (JESUS, 2004).

Internacional de 1865, implicariam modificações consistentes na paisagem natural e humana. Por exemplo, o antigo núcleo piscatório, próximo ao lugar do naufrágio do vapor Porto, passava por aterros que eliminavam a praia de Miragaia e sustentariam o Passeio Alegre. A Estrada Marginal, assim como o próprio Palácio de Cristal, demolido em 1951, são construídos. Inclusive, o projeto do Porto de Abrigo, de 15 de março de 1865, foi exibido a primeira vez durante o evento.

Espregueira resgata conceitos apresentados por Freebody, indica a ampliação da superfície proposta no projeto antecedente - das dimensões nos diques - e ainda modificações com vistas a favorecer o adensamento e a convexidade. Também acena para o seu aproveitamento como porto de escala e de navios de guerra, o que o promovia ao status de “obra de reconhecida utilidade pública e de interesse geral de estado”. Porém, somente a opção de abrigo foi inicialmente considerada.

Nessa concepção, as bases avançariam ao mar da costa/praias até o quebra mar, de dois molhes, com 1064,36m de comprimento e altura de 8,95m acima do nível d’água, a alcançar profundidades de até 18m. A nova estrutura portuária, orçada em 3.400 contos de réis, nasceria com virtudes de reunir condições naturais que potenciassem um significativo polo econômico em progressão, predados a estimular o desenvolvimento do Norte.

Em 1868, o projeto recebeu a aprovação do Conselho Superior de Obras Públicas, com exceção apenas do conselheiro Tibério Blanco que o considerou dispensável. Essa percepção, há muito defendida pela burguesia comercial portuense, temerosa de a área portuária uma vez criada deslocar as atividades econômicas e os bens na ribeira desvalorizarem, originou reações.

A elite portuense, grosso modo, representada por Eduardo Moser¹⁴⁰ reivindicou mais peso nas decisões, simultaneamente reuniu capitalistas e contratou o inglês James Abernethy para examinar os estudos de Espregueira e apresentar pareceres e alternativas. As análises técnicas, que se seguiram aguçam embates e dividem opiniões, principalmente entre os membros da Associação Comercial do Porto, posições que se alternam conforme a sucessão dos corpos diretivos. Ainda em 1865, convencido dos

¹⁴⁰ Negociante e Secretario da Associação.

benefícios de se ter uma bacia ampla, profunda e segura, Moser refere esses: “rochedos que a natureza parece ter ali colocado de propósito para nos indicar como devemos fugir dos perigos da barra do Douro e dos irremediáveis inconvenientes das suas enchentes” (Moser apud SOUSA; ALVES, 2002, p.64). Apesar da proposta receber o aval de Abernethy, que posteriormente apresenta o seu projeto, e a cada dia atrair mais adeptos, a solução Leixões precisava aguardar provações.

No mesmo ano, a carta de 23 de dezembro proclama a liberdade da barra do Douro na exportação de produtos nacionais. Outras medidas, a partir de 1866 e até o Engenheiro Nogueira Soares assumir a direção do recém-criado serviço autônomo, em 1869, reiteravam a ascendência do Douro no ideário burguês. São desse período, por exemplo, a proposta de reconstruir o Farol da Luz por iniciativa da Associação, a conclusão do molhe de Felgueiras, a quase totalidade do aterro do Passeio Alegre e a dragagem do leito do rio que, gradativamente, esculpe a paisagem atual.

Tais medidas reacendem a esperança das operações e status como porto serem mantidos no Douro, paralelamente satisfazem os interesses capitais à sombra de suas margens. Porém, depois de eliminadas as rochas, no fundo do rio, em 1876, Soares afirma que as dragagens trazerem apenas algum efeito benéfico e reforça a necessidade do porto de abrigo em Leixões. Já em 1875 essa crença, de os melhoramentos no Douro não permitirem receber navios modernos de grande porte nem evitar problemas ocasionados pelas marés e cheias, o levou a consultar o inglês James Clifford Hodges sobre a construção do porto alternativo.

Entre progressos e retrocessos o processo atravessa a tentativa, frustrada por falta de capacidade técnica, sugerida por Moser de construir um porto artificial junto à Pedra do Cão. Em 1877, Albernethy, novamente convidado a proceder estudos da Barra, apresenta dois projetos para Leixões e outro em Carreiros, com a inovação de ligar os dois portos, por meio de um canal artificial, sem a necessidade de enfrentar a foz. Mas a pretensão do porto transatlântico recebe opositores, como J. H. Andersen, que assistia ao deslocamento de seus navios a partir do Douro para o Brasil e aos Estados Unidos principalmente. Este, atribuía empecilhos à realização por intermédio de justificativas econômicas/tributárias, como a insurgência de novos impostos.

As disputas de opiniões se acirram, e a definição se arrasta até Rodrigues de Freitas, o primeiro deputado republicano eleito no Porto, indicar, entre outros argumentos, a ameaça de Vigo à prosperidade do Norte e defender esforços na direção do consenso. Contudo, segundo Souza e Alves (2002, p.74), como não era de interesse do Governo deixar as decisões portuárias aos republicanos, em meio a várias propostas parlamentares, sobretudo na garantia de receitas, é criada uma comissão para avaliar os projetos do Douro e Leixões e, depois de ajustá-los, escolher o mais apropriado.

Dessa forma, para atender às demandas comerciais/industriais e também assegurar o protagonismo do Porto, principalmente ante à ampliação das ferrovias até Espanha e consequente preeminência de Vigo, seria imperativo definir as opções de futuro. Em 1879, mesmo ciente das melhorias, depois das intervenções, e convencido de que nenhuma reforma resolveria as dificuldades ocasionadas pelas cheias, Nogueira Soares enumera as limitações do Douro e alerta ser:

[...] de absoluta e urgente a necessidade criar em outra localidade um porto artificial que complete o actual, satisfazendo as condições, a que este nunca poderá satisfazer, que possa abrigar os navios que o demandam, em vez de irem a Vigo, como actualmente, esperar que os telégrafos anunciem a possibilidade de entrarem na barra (idem, p. 75).

Além disso, o diretor de Obras da Barra dirigiu atenção a diversas decorrências, como a criação de estrutura para acolher os barcos de pesca e a efetiva comunicação das áreas de influência direta/indireta com o exterior. Nesse intuito, acenou à criação/ampliação das redes ferroviárias, fluviais, por meio de canais, e ao pinçar elementos dos projetos examinados tentou conjugá-los aos interesses burgueses. Nogueira Soares argumentava, as inovações no futuro elevarem Leixões a um porto comercial, resultarem na ampliação do espaço de operações, sem ocasionar deslocamentos expressivos dos negócios e a temida desvalorização das propriedades. Embora os apontamentos fossem razoáveis, as modificações orçadas em 4.000 contos ao longo de oito anos levaram a Associação Comercial do Porto, em 12 de fevereiro de 1879, a se opor ao projeto de lei parlamentar. A entidade justificou a posição contrária, em função do imposto de 2% sobre as mercadorias, entradas na Alfandega, com a finalidade de pagar juros e amortizar os custos.

Pereira da Silva e Adolfo Loureiro, defensores de um projeto com alicerces na proposta de Espregueira, declinam a construção do canal. Nogueira Soares, por sua vez, empenhado em agradar os estabelecidos, recua até certo ponto e abona uma alternativa mais acanhada para a comunicação fluvial. Com o tempo, a ideia do caminho, deveras dispendiosa e prejudicial a paisagem natural, perde força.

A 10 de abril de 1880, o Parlamento apresenta outro projeto, sem considerar qualquer conexão à Alfandega, porém a Associação reivindica a junção por via curta e econômica, o que passa a ser capital. Sem acordos, as discussões prosseguem e John Cood, outro engenheiro inglês, é convidado opinar. Reconhecido por atuações na Inglaterra, Itália e Espanha, depois de análises pronuncia:

[...] sou forçado, com maior relutância, a chegar à conclusão de que não há suficientes fundamentos para justificar o governo português de tentar criar, quer na entrada, quer no interior do rio, um porto comercial, por forma que possa satisfazer as necessidades da época, certo, como estou, de que as condições físicas são tão desfavoráveis, que o resultado seria a desilusão, e que é muito mais conveniente aos interesses da cidade e subúrbios do Porto que se construa um porto comercial em lugar vizinho. (COOD apud SOUZA; ALVES, 2002, p.78)

Com esses termos, explicita o aproveitamento dos rochedos para assentar dois molhes, ligados à terra, em forma convexa com uma só entrada de 180 metros num espaço criado de 92 hectares onde repousam quatro cais alinhados ao molhe sul. Por fim, assina: “Realize-se, pois, essa construção como remédio urgente para os males graves que diuturnamente afligem o comercio portuense” (idem).

Mesmo assim, apesar dos esforços para construir a ligação do Porto a Salamanca, por estrada de ferro, comecem a sair do papel, vêm à tona oposições que estavam, por assim dizer, em estado de repouso. Basicamente, das pessoas envolvidas em atividades estabelecidas no Douro (pilotos da barra, armadores de barcos a vela, companhias de pequenos barcos a vapor, arraias de barcaças, casas de comércio). Em segundo lugar a “turma dos espíritos meticolosos”, que assim designava Henrique Carlos de Meirelles Kendall¹⁴¹ o grupo que defendia os custos e juros levarem o Porto e Portugal ao colapso. Em paralelo, se cogita uma conspiração articulada pelos interesses ancorados no porto de

¹⁴¹ Comerciante da praça do Porto, presidente do conselho administrativo da Companhia das Docas e Caminhos-de-ferro Peninsulares, deputado, etc.

Lisboa, polo de concentração do comércio, particularmente com o Brasil.

Dessa atmosfera, conflituosa, brotam ideias “criativas” e outras, apenas, apropriações dos projetos anteriores. Por exemplo, Eduardo Moser reconhecido defensor de Leixões indica a feitura de um anteporto em Lavradores/Gaia.

Apoiadas ou contestadas, em diferentes veículos e frentes (periódicos, comícios e parlamentos), as abstrações se sucedem. A 19 de maio de 1880, o deputado do Porto, Mariano de Carvalho solicita ao Governo e às Cortes que priorizarem pareceres técnicos em detrimento à interesses e vaidades. Mesmo assim, somente a portaria de 5 de dezembro de 1882 pressiona a elite (Associação Comercial, Câmara e Junta do Distrito) a articular uma solução, administrativa e economicamente realizável, para os assuntos marítimos. As entidades, posteriormente até mesmo a Sociedade de Geografia Comercial do Porto, capitaneada pela Associação, com vistas a preservar o status, aquiesce à construção do anteporto em Leixões, a abertura de um canal com entroncamento no Douro e obtenção de duas dragas para minorar o assoreamento da barra e do rio.

Depois de disputas difusas, com autorização legislativa pela carta de lei de 26 de junho de 1883, é escolhido a 23 de outubro como base o projeto de Afonso Joaquim Nogueira Soares, sem o canal fluvial, orçado em 4.500 contos. A partir de então, o concurso para a empreitada do “porto comercial de abrigo” em Leixões, no espaço de 90 dias, finalmente é aberto.

Segundo Fernando de Sousa e Jorge Fernando Alves (2002), os minuciosos encargos, restrições e imposições, previstos¹⁴² levaram a Associação Comercial do Porto a questionar a celeridade da obra e a participação de concorrentes. Justificava suas inquietações, a progressão da linha férrea espanhola que chegara a Tuy, restando apenas atravessar o Minho para “ligar” o Norte de Portugal ao porto de Vigo. Ainda, o progressivo assoreamento na entrada na barra, somente é mitigado com a chegada de uma pequena draga em 1886 e do rebocador Tritão em 1887.

Com a parte técnica apoiada por Nogueira Soares, que presidiu à “Direcção da

¹⁴² “...requisitos para condições de construção, obras, traçados dos molhes, sistema de construção, classificação e dimensões das pedras naturais, modo de execução, processo de fabrico de argamassas, fundações, tipos de blocos artificiais, modos de fiscalização, pagamentos, expropriações, ou seja, representava na época “um aturado estudo técnico das teorias concernentes a obras hidráulicas...”. (SOUSA; ALVES, 2002, p.88-89).

fiscalização da construção do porto de Leixões”, a empreitada foi conferida em 16 de fevereiro de 1884 à francesa “Duparchy & Dauderny”, após a morte do Barão/Conde Duparchy, “Dauderny & Bartissol”.¹⁴³

Ao custo de 4.489 contos de réis e oito anos de prazo, as obras iniciam em 13 de julho sob a direção do Eng. Louis Etienne Wiriot, o verão é aproveitado para instalar estaleiros, oficinas, armazéns e um caminho de ferro de 5,5km. Os trilhos seguiam até as pedreiras de S. Gens (Custóias), com entroncamento na linha da Póvoa, na Senhora da Hora, através de ponte metálica.

A tarefa de erguer e assentar as pedras, que alcançavam 50 toneladas, e dar forma a uma grande enseada, com cerca de 95 hectares, composta de dois extensos paredões, do lado sul com 1.147 e do lado norte com 1.579 metros e um quebra-mar no extremo, foi entregue aos Titãs.

Dois guindastes de ferro, movidos a vapor, confiados às oficinas francesas “Fives”, em Lille, que se deslocavam sobre trilhos que eram, pela imponência e robustez foram comparados aos deuses.

A ação destes ferramentais permitiu os dois molhes avançarem, bloco a bloco, mar adentro e depois do trabalho, servir a reparação dos paredões danificados pelo temperamento do mar. Porém, expostos às forças tempestivas da natureza, entre a noite de 22 e o dia 23 de dezembro de 1892, o Titã assentado no molhe norte foi arremessado ao mar, e o episódio recebeu do escritor/poeta Alberto Pimentel (1893) a seguinte ponderação:

Não se doma facilmente o oceano, não se modifica, sem ter que vencer grandes dificuldades, a obra expontânea da natureza. Mas a ciência, a engenharia hidráulica, confiada nos seus poderosos recursos, ia encetar a luta com o oceano e estava certa de vencê-lo, não sem violentas refregas e frequentes conflitos com tão valoroso adversário. Por sua parte, o mar revirava o dente à hidráulica, procurava reaver o terreno que a ciência lhe conquistava, e, apesar de ficar vencido na luta, ainda não está resignado com a derrota, ainda de vez em quando, como aconteceu o ano passado, se arremessa em fúria contra o porto de Leixões para desfazê-lo. (apud CLETO, 2000, p.20)

Três anos depois do incidente, o Titã vencido pelo mar foi içado e submetido a

¹⁴³ Curiosamente a empreiteira foi a única a concorrer, por conta do grupo alinhado a ACP, constituído pelo Conde da Silva Monteiro, Visconde de Villar de Allen, Robert Reid e George Hastings, sustentar divergências apontadas por Albernethy quanto a finalidade do porto a partir do projeto posto a concurso.

reparos que permitiram voltar ao expediente. Após encerrados os trabalhos no porto, no 31 de dezembro de 1892, pelo fato da desmontagem das máquinas ser dispendiosa a construtora preferiu entregá-las ao Estado, que em 01 de março de 1895 assumiria a posse definitiva das obras.

Em 2012 os dois ícones, incorporados ao projeto de revitalização do porto, receberam tratamento de restauro e o guindaste do molhe sul, deslocado a 300 metros do lugar original, cedeu espaço à construção do terminal de cruzeiros.

Os Titãs são personagens da história do porto, do Porto, de Matosinhos e Leça da Palmeira, representam uma era industrial, da arquitetura e da maquinaria do ferro. Paralelamente, revestidos da importância patrimonial, avulta-se a classificação como “*International Mechanical Engineering Historic Landmark*”. Enquanto isso não acontece, assumem a personificação própria de efígies e emprestam significados no balizamento do porto nas duas extremidades.

3.3 Sobre a forma: ação

Os desdobramentos, originados do processo decisório, além de incitarem transformações na paisagem natural e humana do Porto, apontam transformações mais contundentes nas vizinhas Matosinhos e Leça da Palmeira.

Um conjunto de ações integradas, com a finalidade de edificar estrutura e infraestrutura portuária, mesmo antes de as obras começarem, despontam modificações ao ambiente e ambiência. De imediato, a remoção de areia, terra, pedra, casas e gente, assiste ao assentamento de trilhos sobre a trilha aberta que alimenta o ímpeto, à luz de Joseph Schumpeter, da destruição criadora.

Antes de seguir, cabe recordar, sem aprofundamentos, que as histórias compostas pela “simbiótica” relação com o mar, das influências romanas às religiosas no processo formador, permitiram a existência de diferentes interações sociais.

Está escrito no tempo, desse trecho de litoral subordinado ao antigo Mosteiro (900) e depois ao Concelho de Bouças¹⁴⁴, a origem de muitos mareantes lançados aos

¹⁴⁴ Pelo Foral de 30 de setembro de 1514, Matosinhos e Leça da Palmeira pertenciam ao concelho de Bouças, em 1853 a vila de Matosinhos, junto a Leça, passa a ser sede do concelho. Em 1867 Matosinhos é elevado a concelho, mas,

descobrimientos, dentre os quais boa parte, como emigrantes na busca de oportunidades, ao reinventar suas vidas, vieram parar no Brasil.

Por essas praias, além das tropas de D. Pedro IV ou I, em 1832, desembarcada em Arnosa-Pampelido, abeiram-se os pescadores e fazem do espaço litoral seu lugar. Para tanto, foi fundamental encontrar na água, tanto do mar quanto do rio, fontes de subsistência, através da pesca, da lavoura e da criação de pequenos rebanhos.

Figura 10 - Ponte dos 19 arcos, Ponte de Pedra, ou Ponte sobre o Leça.



Fonte: Alves e Torres (2002, p.153)

Em 1853, as duas freguesias unidas pela ponte romana sobre o rio Leça são elevadas a condição de Vila.

O tempo da navegação, da pesca, da lavoura e do turismo, sobretudo a partir de 1872, quando Leça da Palmeira adquire a compreensão de balneário dos ingleses, marcavam seus ritmos. Além dos predicados de subsistência ao sabor da natureza, frágeis ante as prioridades do capital, a manifestação das ilhas de operários e carências do saneamento no Porto, ao passo do crescimento industrial no século XIX, prenuncia a provável periurbanização.

rebaixada vinte dias depois, em 1909 retoma a compreensão político administrativa de concelho, e em 2013 de município com quatro freguesias.

Fato que se comprova, anos depois, particularmente na escolha do ponto de chegada e maquinários e pessoas¹⁴⁵ para erguer o porto de abrigo e, a partir de 1899, atrair indústrias, em especial a conserveira.¹⁴⁶

Os afluxos alteram simultaneamente o cotidiano, enquanto difunde mudanças na paisagem, até então tocada pelas idas e vindas do mar, que permanecem, mas mudam de escala. Mas, em algumas pessoas, anos mais tarde a experiência no espaço desperta sensações infaustas, cientes do não esquecer ser tão importante quanto o lembrar, e existir mais histórias além das que os olhos conseguem alcançar. Por exemplo, o escritor Raul Brandão grifa: “Por Leça passou um terramoto. O rio, sem o Monsieur e sem as árvores, perdeu todo o encanto. Tenho medo de lá tornar, como tenho medo de ir à Foz: Por toda a parte vejo tristeza. (...) Só o mar inalterável conserva a mesma beleza” (BRANDÃO, 1933, p.55).

Nesse exercício de memórias, as perdas parecem mais acentuadas que as compensações, o sentimento do ‘deixar de estar’ assumir o papel de saudade através de palavras que sucedem o pensamento, a publicação “Matosinhos - histórias para uma História” sublinha:

No decorrer da primeira metade do século XX as demolições realizadas para construção do porto artificial alteraram radicalmente a face da Leça ribeirinha. Foi como se o progresso e o desenvolvimento das actividades produtivas, que já então caracterizavam Matosinhos, tivessem finalmente tomado de assalto Leça, ainda incólume no seu recato e melancolia. (PEREIRA e CASTANHEIRA, 2004, p. 48)

Vale lembrar, embora a construção dos molhes Norte e Sul entre 1884 e 1892, contemporânea a uma espécie de “Revolução dos Portos” segundo Jorge F. Alves e Emilio B. Dias (apud HEITOR et al., 2004, p. 232), substantivasse o porto de abrigo concluído em 1895, mas aberto as embarcações desde 9 de novembro de 1886, e até 1893 recebendo 409 navios, o ambiente ribeirinho resistia. Até então, pouca coisa se modificava, e o plano de expansão da Doca 1¹⁴⁷ não afeta radicalmente o vale a montante da Ponte de Pedra, na

¹⁴⁵ Não se conseguiu levantar o número exato de pessoas empregues nos trabalhos.

¹⁴⁶ Segundo o Instituto Nacional de Estatísticas (INE), de 1878 a 1911 os habitantes de Leça passam de 2.301 para 4.618 habitantes, enquanto em Matosinhos de 15.831 para 33.914.

¹⁴⁷ 550 metros de comprimento, 175m de largura e 10m de profundidade com apoio de dois cais acostáveis. Iniciado em 1924, mas interrompido em 1929, reiniciado em 1932 e concluído em 1940.

missão de ligar Leça a Matosinhos, sobre as águas dos dois braços do rio, o Doce e o Salgado.

Figura 11- Lavagem de roupas no Leça.



Fonte: Disponível em: <<https://www.flickr.com/photos/miguelmarques/4243897079/>>. Acesso em: 12 out. 2017.

Ou seja, o essencial da paisagem se conservava, até mesmo o encontro cotidiano das mulheres de Leça e de Matosinhos a lavar roupas no flúmen.

Figura 12 - O antigo bairro piscatório. Postal enviado a 1 de junho de 1911.



Fonte: Disponível em: <<https://arquivohistorico.marinha.pt/viewer?id=9849&FileID=2713>>. Acesso em: 28 jan. 2016.

Nesse interim, estratégias acessórias às consequências do crescimento emergem, dentre as quais se destacam, em 1929, a Comissão Organizadora para constituir uma Casa dos Pescadores, embrião da Associação dos Pescadores Aposentados de Matosinhos (APAM), e medidas que levam a inauguração do Bairro dos Pescadores em 1949.

Em relação a essa forma de sociação, nas visitas, em 2016, a diretora Virginia Marques e o Mestre José Brandão, um de seus fundadores e Presidente da Associação, relataram histórias que se faz preciso recordar. Além de outras informações, por meio da Dra. Virginia e do Mestre José soube-se, depois de congregar Armadores de Pesca de Matosinhos, Mestres e Pescadores na direção, os mesmos foram convidados a doar percentuais dos proveitos à compra de um imóvel e futura construção da Casa dos Pescadores.

Em setembro de 1931 foi adquirido um terreno, por sua vez o Arquiteto Amoroso Lopes em agosto de 1933 apresentou o esboço do Projeto que reunia condições a futuras ampliações e distribuição racional de diferentes serviços. Após a aprovação, se procede a construção por anos do edifício, onde passa a funcionar uma escola de Pesca para os rapazes, filhos de Pescadores e a Escola de Costura para as Filhas dos Pescadores, uma Maternidade e um Lar de idosos. Nos anos 1940 foi criada a Caixa de Previdência dos Pescadores, em consequência o Instituto de Gestão Financeira apodera-se das Instalações e após o 25 de abril são fechadas as escolas e a Maternidade, somente a funcionar os serviços médicos e o Lar. Tempos depois, em 20 de julho 1992, a constituição de uma nova comissão permite a fundação da Associação dos Pescadores Aposentados de Matosinhos. Juridicamente, uma Instituição Particular de Solidariedade Social (IPSS) destinada exclusivamente a Pescadores Aposentados e/ou seus familiares diretos.

Após várias lutas, junto aos diversos organismos que estiveram empenhados na Construção deste Lar, nomeadamente, a Segurança Social, a Câmara Municipal de Matosinhos e o Lions Clube de Matosinhos, a nova instalação da APAM é inaugurada em 22 de julho de 2001. No prédio, funciona 4 valências compostas pelo Centro de Dia com capacidade de receber 36 pessoas, Centro de Convívio à 40 Utentes, Apoio Domiciliário para 15 Utentes e o Lar que abriga 55 Utentes.

Além de serviços, como refeições e assistência médica, com automóveis para

deslocamentos, o lugar proporciona aos pescadores aposentados e na ativa convivência e lazer. Quanto ao custeio, apesar de receber apoio de instituições civis, do governo, dos pescadores e familiares anda precisa de outros esforços para alcançar os 55 mil euros gastos mensalmente.

Todavia, essa e outras ações, sem tanta contundência, realçam impactos na forma e no modo de a sociedade se organizar, como observou Joel Cleto durante uma visita guiada às ruas de Matosinhos, em 2017: “pelos linhas de casas que se nota perfeitamente onde foram cortadas para a construção do Porto de Leixões”.¹⁴⁸

Apesar disso, só a partir da construção da Doca 2¹⁴⁹, o compor deixa de estar acima do sobrepôr, principalmente depois de 1955, quando o Eng. Henrique Schreck, Diretor Geral do Porto Douro-Leixões, “presta atenção às áreas envolventes ao porto, nomeadamente do ponto de vista das acessibilidades” (GUICHARD, 1994, p.28).

Figura 13 - Construção da doca n.º 2.



Fonte: Disponível em: <<http://doportoenaoso.blogspot.com.br/2011/04/os-planos-para-o-portodos-almadas-aos.html>>. Acesso 12 mai. 2016.

¹⁴⁸ Disponível em: <<https://jpn.up.pt/2017/06/06/matosinhos-terra-milagres-historia/>>. Acesso em: 12 mai. 2016.

¹⁴⁹ Com cerca de 500 mil metros quadrados, de 1956 a 1970.

Schreck, atento ao crescimento da dinâmica portuária e articulação às malhas viárias, igualmente em ascensão, propõe a “Ampliação do Porto Comercial de Leixões - Plano Geral”. Desde então, o aumento/aparecimento de canais de acesso e ligação à doca, armazéns, amplas avenidas, vias circundantes, nós de ligação à via rápida, viadutos e da ponte móvel, inaugurada em 1959, redefinem intimamente a atmosfera do lugar.

Em relação à Doca 2, que na prática entrega uma bacia de rotação, é resposta ao aumento de quantidade e tamanho dos navios e das operações. Para atender ao grandioso projeto de 1955, integrado ao I Plano de Fomento, foi necessário a aquisição de terrenos para reformular o porto e efetivar a ligação ao Aeroporto,¹⁵⁰ retificar o rio Leça com a eliminação do braço salgado e o rio das lavadeiras. Também, para atender outras fases da concepção, como a construção do Viaduto da Via Rápida (405 m e 15 tramos) e a comunicação por rodovia a Leça e Matosinhos, se revigora o processo de desapropriação e reapropriação, desconstrução e reconstrução iniciado na lapidação das primeiras pedras assentadas no fazer o porto.

Ainda que, por conta do “estado de coisas”, seja possível entender a pertinência e compreender as forças que nutriram as transformações radicais, o conjunto da obra não é isento de críticas, como a escrita nas “histórias para uma História”.

Para além do leito do rio, foi assim tragada uma parte significativa da área urbanizada de Leça. Com o arrastar das obras, aquela zona manteve-se ao longo de muitos anos uma vasta área em ruínas devastada pelas demolições e local de frequentes assaltos a noite. (PEREIRA e CASTANHEIRA, 2004, p. 49)

A respeito da antiga “área urbanizada” e “desapropriações”, a bibliografia e a documentação consultada, entre outros subsídios a respeito dos grupos humanos mobilizados durante a construção do porto, não permitem apontar números ou maiores detalhes. Ao examinar o Livro de Expropriações da Junta Autônoma das Instalações Marítimas do Porto Douro e Leixões, escriturado a partir de 1926, não mais de cinquenta (50) registros, até dezembro de 1937, são encontrados.¹⁵¹

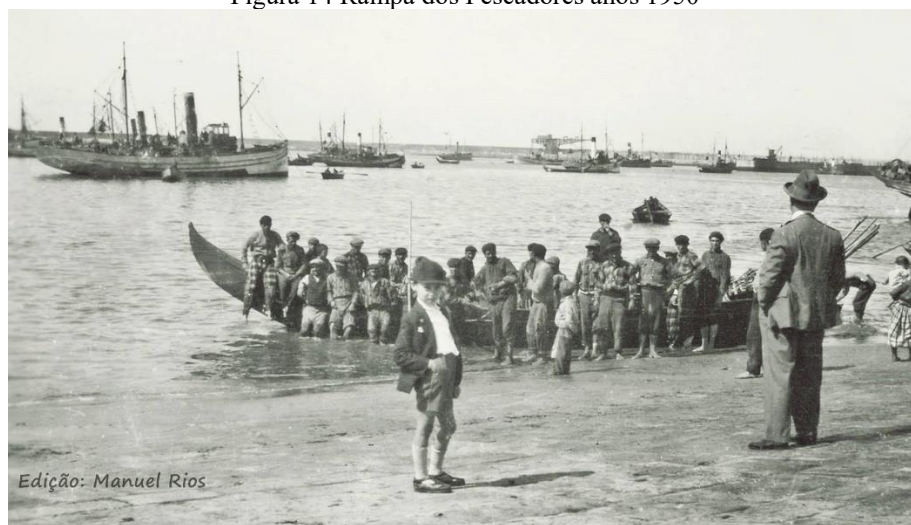
¹⁵⁰ O Aeroporto do Porto ou Pedras Rubras, inaugurado em 1945, localiza-se na confluência dos concelhos de Maia, Matosinhos e Vila do Conde, em 1990 passou a ser chamado Francisco Sá Carneiro, é o aeroporto de maior *catchment area* de Portugal.

¹⁵¹ Documento manuscrito disponível na biblioteca da APDL. A título de curiosidade, nele se encontra a compra de uma propriedade em Leça cuja a beneficiária ou expropriada em 1934 já residia na cidade de Niterói/Rio de Janeiro.

Na década de 1960, avança a formação de espaços restritos, não somente no local, mas em todo o Porto, pelas argúcias do Plano Auzelle.¹⁵² É o caso do terminal de petroleiros, para navios tanque de 28.000 toneladas, do oleoduto até a Refinaria de Leça da Palmeira acostado ao molhe exterior construído na década de 1930, e da alteração do quebra-mar, antes submerso. Contudo, no atendimento de demandas antigas, em 1968 a estrutura mais celebrada pela comunidade, o porto do pescado, cujas obras começaram em 1959, é entregue. Segundo Alves e Dias (2001, p.101), construído no interior do porto, entre a Doca 1 e o molhe sul do anteporto, as três pontes-cais, tinha um comprimento acostável de 1740m, “...podendo descarregar 72 traineiras em simultâneo, fazendo-se o transporte de peixe por comboio de carretas rebocadas”.

Em relação à tradição piscatória, na utilização de habilidades pessoais e proveito do abrigo natural nos molhes, embora contida na construção do porto pela apropriação das pedras - os leixões - aumentava o número de pescadores em seus barcos a remo e à vela, e posteriormente, em traineiras a vapor.

Figura 14 Rampa dos Pescadores anos 1950

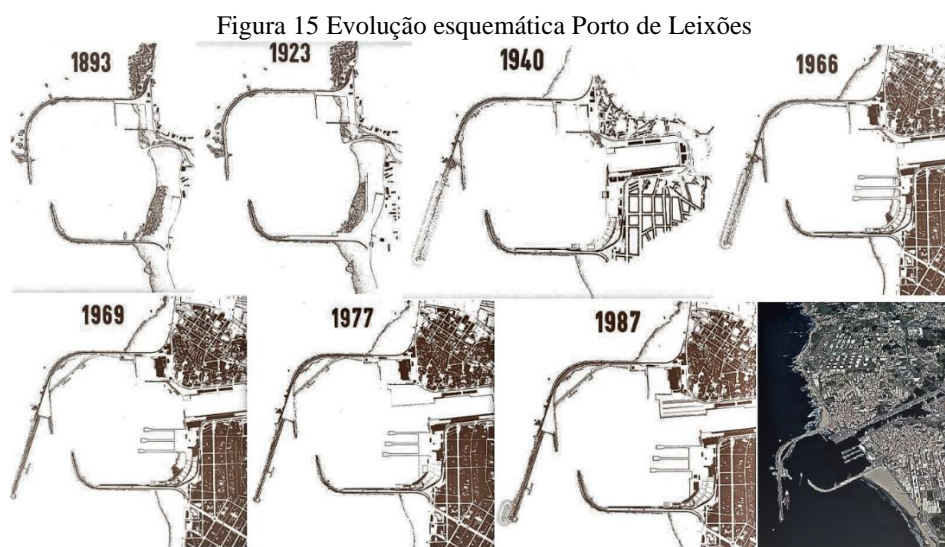


Fonte: Disponível em:<<http://marinheirojimmy.blogs.sapo.pt/tag/sardinha>>. Acesso em: 20 ago. 2016.

¹⁵² O primeiro Plano Diretor da Cidade do Porto, em 1962, sistematiza os trabalhos iniciados por Almeida Garret, na modernização apoiada pelo rodoviarismo e funcionalidade. O plano, que não chegou a totalidade por deficiências econômicas e outras disputas, previa a deformação da Ribeira, Patrimônio Mundial, para permitir o fluxo de automóveis e construção de estacionamentos.

Somente depois da antiga Rampa do Pescado ser transformada, a edificação attingir estágio próximo à conclusão mesmo sem a estrutura apropriada, pescadores e embarcações, também de outras paragens, foram atraídos. A saber, em 1907, Adolfo Loureiro registra 572 barcos pesqueiros e 684 tripulantes (CLETO, 1998, p.128). O acréscimo, a reboque das fábricas, fez de Matosinhos o centro nacional de pesca e conserva de sardinha, sobretudo, por conta das exportações até o fim da II Guerra Mundial. Por fim, a criação do terminal, porto ou doca da pesca é decisiva na redefinição do tipo de pesca, ou seja, decreta o declínio do trabalho independente (tradicional/artesanal), transforma a decisão de pescar em obrigação sob a regência da nova ordem escalar.

As mudanças antecedem, sempre no intuito de alimentar a estrutura portuária que não para de crescer, a construção do terminal de contentores (1974-1979) e 503 metros de cais na margem direita, concluído em 1983, assimilado pela Doca 4, seguida da ampliação do quebra-mar. Na década de 1990, é a vez da Doca 3 e da Marina para embarcações desportivas e de recreio aparelhar o complexo de Leixões. Em meio a reformas e ampliações, no abril de 2011, um dos resultados do Plano Estratégico de Desenvolvimento do Porto de Leixões é o Terminal de Cruzeiros.



Fonte: Souza e Alves (2012 p. 30).

Talvez não se façam necessários maiores esforços para dimensionar o calibre da

intervenção, e os efeitos produzidos na foz do Leça, que nasce no monte Córdova em Santo Tirso e percorre 6.750 km. No esquema anterior, verificam-se fragmentos do processo “evolutivo”. É visível a ideia do porto se ampliar, e para alcançar novas formas reivindicar sítios, mesmo que para tanto seja imperativo assimilar conotações, hibridizá-las e por fim entregar a denotação.

Suas margens, que eram ponto de encontro, de trocas, de subsistência, eivado de relações laterais, tangidas pelo compasso “crescimentista” obscureceram-se. Obrigadas a assumir aspectos de escala, sumiram do alcance dos olhos e da compreensão dos desavisados. Com o decorrer do tempo, a lavagem de roupa no rio Leça teve de encontrar outra localização até desaparecer. A arte piscatória, artesanal, na orla é subordinada a faina do alto mar, ainda no século XX, e habilita Leixões a maior porto sardinheiro do mundo e Matosinhos a núcleo conserveiro. Mas, ao seguir outra afirmação de Cleto, durante a visita citada, é possível ter uma pequena ideia dessas cargas metamórficas.

As pessoas acham que Matosinhos é uma cidade recente e que não há uma ‘zona antiga’ – e não estou a falar de Bouças! – Mas o lugar de Matesinus, junto às margens do rio Leça, desapareceu. Aliás, se há cidade que mudou com o processo industrial foi Matosinhos por causa do Porto de Leixões. Desapareceram “quarteirões e quarteirões, mercados, jardins, igrejas, pontes”, para que o rio fosse alargado e aprofundado. Este processo tem também influência no nome da “praia do Aterro” em Perafita, onde foram depositados os sedimentos do fundo do rio Leça. “Já nesse tempo as pessoas eram despejadas assim”. (CORREIA, 2017)

Os hábitos e práticas tradicionais, grosso modo, não desapareceram por completo do lugar na foz do rio Leça, apenas são contidas pelo fato construído. Assim como, mesmo durante a adequação a porto comercial, desde 1914, sob a gerência da Junta Autônoma das Obras Marítimas do Porto Douro Leixões, o Douro continuou a sustentar atividades da mesma natureza até os fins de 1940.¹⁵³ Posteriormente, o imaginário e as capacidades sociais reinventam mecanismos para valorizar “o fio d’água”, por propriedades materiais e/ou imateriais.

Pode-se dizer que no século XXI a realidade portuária, comercial, industrial e social aprende a conviver com ambiente e personalidades arquitetadas no percurso

¹⁵³ Essa realidade só começa a ser alterada duas décadas depois, devido as barragens para controle da vazante, posterior aproveitamento hidrelétrico e aumento progressivo dos calados das embarcações.

histórico, em doses homeopáticas, é verdade, tanto no Porto quanto no lugar que a irreverência dos portuenses nomeia seu restaurante.¹⁵⁴

Além de balneário, a espécie de interior imediato na esquina do Porto com o porto, como quase todos lugares, não abriga apenas atividades econômicas. Os resultados da experiência humana no espaço, adequados a racionalidades, datadas ou não, articulam respostas a perguntas nascidas em diferentes mentalidades e assim descrevem continuidades fluidas. O Porto e o lugar na foz do rio Leça, mais que um porto ou demais atividades ligadas a cadeias econômico-produtivas, valem-se de suas propriedades físico-químicas, das maiores riquezas da terra e mar, para excitar relações sociais, de modo a não afogar a gênese das vocações.

Em resumo, debaixo do céu, no ambiente próximo a um porto seguro, muitas outras memórias descrevem páginas em moradores, residências, chácaras, museus, castelos, monumentos e até restaurantes. O conjunto formado de paisagens naturais, humanas e construídas, tingidas de cores do acolhimento, oferecem cultura, educação e lazer em tons capazes de atribuir mais significados ao vocábulo abrigo.

3.4 A “administração”, a APDL

O processo no qual se debruça a totalidade do capítulo, pauta digna de Norbert Elias e mesmo Franz Kafka, exhibe contornos provenientes de incômodos comuns entre o familiar diante do estranhamento. No jogo de interações e percepções, a leitura de registros acorda ambiguidades, excita ponderações e interroga o que pode ser considerado certo ou errado. Sem exageros, todo e qualquer processo estimula reflexões, excita defesas e acusações, noutras palavras, sugere disputas.

Além de elementos catalisadores, embora nem sempre prevaleça a imparcialidade, potenciais gerenciadores se invocam, antes ou depois de vírgula, naturalmente a mediação. Essa experiência do vivido, em terra, rio e mar, não evoca somente mediadores, mas paulatinamente forja e institui a sua entidade portuária, a Administração do Porto Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A., ou a abreviação APDL.

Muito embora se faça possível preencher várias páginas sobre o *modus operandi*,

¹⁵⁴ O morador do Porto, com bom humor, refere-se a Matosinhos/Leça da Palmeira, como Restaurante do Porto.

interessam em particular as adequações instigadas pela oscilação do estatuto de verdade. Em suma, quando as certezas se mostram incertas e o “sólido se desmancha no ar”, se fazem necessários ajustes de conduta para estabelecer o *modus vivendi*.

Nos estudos visitados, com frequência se encontra a informação da Junta Autónoma das Obras Marítimas do Porto (Douro Leixões), criada em 1914, ser gênese da atual APDL. Não obstante, ao considerar a natureza do trabalho, assim como competências e atribuições de qualquer administração, talvez fosse razoável considerar as sucessivas e antecedentes personalidades no comando das questões portuárias espalharem gametas a oportuna fecundação. Desde o surgimento das dificuldades no Douro, ou seja, das incertezas quanto a seu desempenho como porto, às representações públicas e privadas emergem como reais gerenciadores do conflito. Para não estender, foi assim, através dos poderes instituídos ou delegados pela representação pública, em suas diferentes fases e modelos, e representações civis (mercantis/comerciais). Sem contrariar a opinião dos especialistas, a Administração é resultado embrionário da Junta, porém, também de todos Conselhos, Associações e demais Instituições facultadas a tarefa de pensar alternativas ao Douro-Leixões. Após a breve explanação, observa-se a personalidade jurídica ou, como apressado, a entidade portuária forjada ao passo do processo.

Segundo Sousa e Alves (2002), em 1926 a “Lei dos Portos”, pelo decreto 12757 de 2 de dezembro durante a ditadura do general Carmona, classifica as estruturas portuárias conforme o interesse nacional, regional, local e “restantes”. Por conseguinte, os portos de Lisboa, Douro-Leixões, Funchal e Ponta Delgada, em função do volume de mercadorias, passageiros mobilizados e capacidade de aporte militar, figuram na primeira classe. O escalonamento serviria para justificar a previsão orçamentária ao explicitar as prioridades em intervenções do Estado. Por exemplo, as construções e ampliações nos portos de 1ª classe seriam 100% custeadas pelo governo, enquanto 60, 40 e 20% correspondiam a contribuição estatal nas estruturas de 2ª, 3ª e 4ª classe.

Em atendimento ao dispositivo legal, são regulamentadas tarifas, taxas, impostos e subsídios junto às administrações autônomas, estabelecidas atribuições das entidades de serviços portuários (capitanias, direção de exploração, alfandega), e criado um serviço de

permanente de dragagem. Conquanto, só em fevereiro de 1930, o Decreto 17934 organiza a Secção de Dragagens na Administração – Geral dos Serviços e Hidráulicos e Eléctricos.

Além de outras medidas legitimadas por premissas autocráticas, como a determinação da “Lei de exploração portuária”¹⁵⁵, o decreto 20.842 de 23 de janeiro de 1932 cria a APDL. Por meio do dispositivo usual, a 5 de abril de 1932, se define o primeiro Conselho de Administração. No entanto, a presidência, ou direção, do Vice-almirante Alfredo Guilherme Howell, que assumira a Junta no dia 4 de agosto de 1928 é mantida.

Claudia Sofia F. Sousa afirma, “a APDL gozava de autonomia administrativa e financeira e dependia tecnicamente da Direção Geral dos Serviços Hidráulicos relativamente às obras portuárias” (2016, p.31). Em 1934, durante a presidência de Antônio Fernandes Domingues de Freitas, se realizam obras e novos projetos são elaborados. Dentre os quais, à Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal é permitida a utilização do ramal de Leixões. Paralelamente, começam os trabalhos da Comissão de Delimitação da Zona do Domínio Público Marítimo em Matosinhos. Desse modo, na construção da Doca 1, para reduzir despesas consideradas supérfluas com expropriações, foi pedida a extensão do decreto 15.911, de 25 de março de 1931, aplicado aos caminhos de ferro.

Em 1934, são reacendidos assuntos do Douro, em função de discussões junto à Câmara de Vila Nova de Gaia sobre a cessão de terrenos, na margem esquerda, pela APDL para a construção da Avenida Marginal. Ainda, problemas quanto à delimitação da Afurada (resolvidos anos depois) e à falta de estrutura comercial que movimentava 800.000 toneladas anuais. O grosso do comércio, composto de vinhos do Porto, blocos de granito, pedras talhadas e madeiras do Brasil, por falta de cais acostável, eram manuseados com poucos recursos mecânicos, das barcas que atracavam nos navios eram carregados e descarregados até a margem.

O problema do cais começaria a ser resolvido na década de 1950, mas a utilização dos inúmeros armazéns que preencheram a paisagem na localidade que em “1756, foi,

¹⁵⁵ Decreto-Lei 33922 de 5 de setembro de 1944 e Lei 2035 de 30 de julho de 1949, que concedeu as Juntas Autônomas a administração das estruturas, exceto os portos de Lisboa e Douro-Leixões.

por decreto, feita depósito geral dos vinhos do Douro” (PEREIRA, 1991 apud BAPTISTA, 2004, p.30), teria de esperar um pouco mais.

Entre outras decisões, ao Conselho também cabia apreciar projetos de mobilidade, como o da linha de circunvalação¹⁵⁶ do Porto - estação de Leixões, proposto pela Direção Geral dos Caminhos de Ferro.

A partir de 1934, as condições climáticas se alteram, os fortes temporais levaram à queda um dos Titãs, o paquete holandês Orania, dentro do porto de Leixões, naufraga abalroado pelo vapor português Luanda e as cheias, de 1935 e 1936, levam ao alargamento do canal de escoamento do rio Leça. Nesse interim, o Decreto 26.747, 6 de julho de 1936, do “Regulamento Provisório de Tarifas dos Portos do Douro e Leixões”, auxilia o crescimento de receitas da estrutura e o custeio das despesas. Em 1937, novos temporais provocam danos a embarcações fundeadas no porto e, entre 1938 a 1941, mesmo com as dificuldades impostas pela Guerra, são reforçadas e concluídas obras como a prolongação do cais acostável do Molhe Sul e enrocamentos.

Continuamente, projetos de melhoramentos que alteram a morfologia são apresentados. No dia 12 de julho de 1939, por despacho ministerial aprovam-se a remodelação das instalações e o aproveitamento dos terrenos circundantes. Desse plano, com vistas a promover a ligação da doca 1, se destaca o acesso das vias férreas largas e estreitas, faixas de rodagem de automóvel e trilhos elétricos. Para sua realização foi fundamental a intervenção do Eng. Duarte Pacheco, Ministro de Obras Públicas e Comunicações. Além de determinar o alargamento da faixa de rolagem na via circundante, de 12m para 22m, assume os custos da alteração na 2ª faixa e delibera sobre expropriações:

[...] à Câmara Municipal de Matosinhos que dele será compensada pela cobrança de ‘mais valia’ resultante para os terrenos adjacentes e pela valorização dos próprios terrenos sobranceiros conforme o estudo feito pela Direcção Técnica (SOUSA; ALVES, 2002, p.218).

Para custear as obras, a APDL lança um empréstimo obrigacionista de 11 mil contos, autorizado pelo Decreto 30.878 de 15 de novembro de 1940. Mas como as transações decaem, por conta da Guerra, Leixões passa a ser aproveitado basicamente por

¹⁵⁶ A decisão de circunvalar é tomada no decurso de um cerco.

navios nacionais, brasileiros e ingleses. Contudo, a reurbanização avançava, assim como os argumentos para positivar as intervenções. Para justificar a apropriação do leito do rio Leça, defendiam o aproveitamento dos terrenos, em processo de degradação, eliminar áreas insalubres, focos de pestilência e atuar na dinamização econômica. Consonante aos objetivos da Câmara Municipal de Matosinhos, que já em 1938 grafava no “Projecto de terraplanagem dos terrenos destinados ao Parque Municipal de Jogos”:

Importa acentuar o benefício a colher acessoriamente com o aterro destes terrenos sob o ponto de vista da salubridade do local. Desaparecendo os terrenos alagadiços do viveiro de peixes, elimina-se um dos focos de salubridade da Vila e deixa o município de empregar, como até agora, somas para combater o desenvolvimento de mosquitos” (Ibidem, p.220).

Em 1940, a portaria 9.479 de 14 de março determinou o uso da Doca 1 em regime de “cais livre”. Inaugurada no 4 de julho do mesmo ano, aumentou a capacidade de 200.000 para 1.000.000 de toneladas/ano. Em 1942, por determinação da Junta Nacional da Marinha Mercante, as companhias de navegação passavam a receber cargas somente no porto de Leixões e não mais no Douro.

Em suma, pode-se dizer que sob orientação militar a APDL cumpriu ordens, geriu obras e atrasos em função da retração provocada pelo conflito mundial. Por sucessão, em 1945, conduz a empreitada do molhe exterior, em Leixões, na superação de deficiências apontadas pelo Conselho. Em 1946, a atividade portuária cresce 45% em relação ao ano anterior, no mesmo ano, o engenheiro Henrique Schreck, que ingressou a 1 de abril de 1937, é o primeiro concursado nomeado a uma Diretoria. Embora ainda condicionado às deliberações do Conselho, um novo carácter começa a ser modulado na organização. Essa reformulação, continua a partir da aprovação da “Lei Orgânica”, decreto 36.977 de 20 de julho de 1948, que estende as atribuições e concede a liberdade em decidir as obras orçadas até 200 contos.

Outra mudança ocorre na fusão das diretorias Técnica e de Exploração em Direção Geral. Em outros termos, adjudica ao Diretor Geral a competência de “orientar, coordenar, dirigir os serviços técnicos de exploração, utilizando os recursos portuários, em prol do desenvolvimento marítimo e comercial dos portos do Douro e Leixões...” (SOUZA; ALVES, 2002, p.236). Também a política de contratação é revista, o acesso de

profissionais assalariados permite a constituição de um quadro habilitado para construir, conservar e explorar estruturas sob a Administração do Porto Douro e Leixões. Em outras palavras, a APDL começa a condução, independente, dos assuntos portuários, na sua área de jurisdição¹⁵⁷, apenas sobre as bases marítimas e portuárias. As obras de carácter social e cultural, em apoio a iniciativa de trabalhadores atendiam a “... invocação das posições de Jean Fourastié (1907-1990), para quem uma unidade industrial cumpria duas funções: uma de ordem económica, para fabricar determinados produtos; outra, de ordem social, visando garantir o bem-estar dos homens que nela se congregam e trabalham”. (2002, p.237)

Nesse contexto, em 1955, surge a Cooperativa Lar do Servidor da APDL que adquire terrenos na “Quinta do Monte Leça”, em 1960, para construir um núcleo habitacional. Entre outras realizações, a APDL instala o serviço social, colabora com obras comunitárias e recreativas, inclusive dos grupos desportivos, desenvolve ações culturais e educativas. Em 1965, cria o Centro de Assistência Médico-Cirúrgica para trabalhadores e funcionários. Nesse trilho, em meio a trabalhos na estrutura, a APDL em 1970 dá início ao programa de subsídios a matrículas, propinas, livros, artigos escolares e premia estudantes.

Mesmo sem concluir o plano de 1955, a APDL ensaiava apetrechamentos, além das Docas 3, 4 e 5 já previstas, a construção de um terminal de contentores, melhorias do anteporto, da comunicação com as docas e o aumento de profundidades visavam alargar o “*foreland*”.

Em 1972, a “Lei Orgânica” revisada, dentre atualizações, recomenda a transferência do poder do Director-geral à presidência do conselho de administração e administradores-delegados. A Junta Consultiva, inclui a Associação Comercial do Porto e Associação Industrial Portuense, representações da Indústria, Comércio, Pesca e Conservas, Transportes e Turismo e a Direcção Geral de Transportes Terrestres nas discussões da questão portuária. As repartições passam a divisões e novos serviços são

¹⁵⁷A área de jurisdição, na ocasião, estendia-se desde a praia dos Lavradores até 300m do molhe norte de Leixões, do porto do Douro, 200 metros a montante da Ponte D. Luiz até a Foz, margens, acostadouros, docas, terraplenos existentes ou que sejam construídos, curso do rio Leça até a ponte de Guifões, incluindo o ramal ferroviário de S. Gens, e o que for alterado no perímetro portuário do plano de expansão.

designados, caso do gabinete de estudos e planeamento e a direção de serviços administrativos e financeiros. Sob a tutela da presidência do conselho de administração, órgãos consultivos e a comissão técnica são designados para sistematizar padrões e a coordenação geral dos serviços. Paralelamente, esboça a conversão da APDL em empresa pública.

Nos Recursos Humanos, as normas de admissão e promoção são reformuladas, a formação profissional prevê cursos e programa de estágios. No plano de incentivos, introduz premiações e vantagens, e as atuações de destaque entre servidores e colaboradores começam a ser agraciadas com a criação da “Medalha dos Portos Douro e Leixões”. Ainda, endossa a instituição do “Fundo de Auxílio”, um apoio financeiro temporário para funcionários doentes.

Outra ação, extremamente, relevante diz respeito à produção do corpus documental e a publicação de relatórios anuais, suspensos desde 1945. Essas resoluções, afora concursos públicos e obras, com receitas próprias, até mesmo de providenciais a instalações *roll-on, roll-off*, começam a ser aplicadas a partir de 1973. Entretanto, em meio a variações da atmosfera econômica, política e social que envolveram a década de 1970, se arrastam e seus custos quintuplicam. Nesse transcurso, as propostas são capturadas pelo Plano de Investimentos da Administração Pública (PIAP – 1970/80) que, entre demandas estruturais e conjunturais, requer nova Revisão da Lei Orgânica.

Embora as expectativas econômicas, e ajustes de conduta se avigorem, os antigos problemas sob nova roupagem continuavam a se repetir. Em janeiro de 1975, o petroleiro “Jacob Maersk”, com bandeira da Dinamarca, explode. O acidente fere treze tripulantes, dos quais seis fatais, e o barco quebrado atinge as rochas próximas ao Castelo do Queijo, entre Matosinhos e Porto, onde arde em chamas por três dias. Os poluentes despejados, formam uma “maré negra”, essas manchas de óleo se deslocam até a costa da Galiza, enquanto a nafta dispersa alimenta incêndios e suspende partículas no ar.

A transferência da área de interesse econômico e político, claramente patrimonialista, traz o previsível esvaziamento da navegação de cabotagem no Douro. Em contraste, o avanço do mar, evidente no Cabedelo, põe em risco também as habitações. O movimento no rio, basicamente, se restringe aos pescadores em barcos da Afurada que

ainda se atreviam contornar os obstáculos da barra. A falta de atenção à ribeira, embora fizesse “banzeiro” e produzisse ecos, parece começar a ser ouvida, tão só, por meio de estudos com aspirações ambientais a partir de 1997. A demora em formular respostas, embora em 1977¹⁵⁸ a APDL apresentasse sugestões para adquirir maior autonomia administrativa, financeira e patrimonial (Ibid, p.291), pode se atribuir ao anacronismo do padrão gerencial português. Contudo, a transição de mentalidade, assinalada pelo ingresso formal do país na União Europeia em 1986 quando eclodem mudanças mundiais, exige a renovação do quadro institucional portuário regido pelas leis dos Portos (1926) e de Exploração Portuária (1949).

As mudanças, com vistas a viabilizar gestões dinâmicas e flexíveis, são iniciadas pelo decreto 348/86 de 16 de outubro - a “Lei Quadro do Sistema Portuário Nacional”. Além de discutir os desajustes macroestruturais na administração dos portos comerciais, espelha a transformação dos principais portos em “institutos públicos denominados administrações dos portos”, dotados de personalidade jurídica com autonomia em consonância as sugestões apresentadas anos antes. Ainda, tangencia a reorganização das Juntas Autônomas e a criação de novos organismos de cúpula. Conquanto algumas soluções perecessem em meio às sutilezas do tempo histórico, principalmente após emergir o Ministério do Ambiente e Recursos Naturais (1990), as administrações portuárias de Sines, Lisboa, Setúbal, Sesimbra e Douro-Leixões são convertidas em institutos públicos.

Em 1987, o Estatuto Orgânico da Administração do Porto Douro e Leixões, pelo decreto-lei 308/87 de 7 de agosto, confere a descentralização e uma maior independência. Concomitante, a APDL gradualmente assimila o perfil empresarial lastreado na eficiência e competitividade. O Conselho de Administração, com maior capacidade de intervir, define o funcionamento de serviços, elabora planos plurianuais de atividades e finanças. Nessa fase de reconstrução, “administrativa”, é criada a Comissão de Fiscalização e o Conselho Consultivo onde representantes de setores e das atividades, adjudicados à função portuária, são convidados participar das discussões e decisões. Ao mesmo tempo, se torna imperativo alicerçar o novo partenariado. Isto é, consolidar preceitos interativos

¹⁵⁸ No início de 1977 Portugal apresenta a candidatura de adesão à Comunidade Econômica Europeia.

por meio de padrões acordados e interesses compartilhados, obviamente sob orientação da União Europeia.

Assim sendo, em 1988 a APDL apresenta à Associação Nacional de Empresas Operadoras Portuárias, um documento de estratégia com as grandes linhas para a exploração portuária e objectivos a alcançar”. Desse modo, são lança as bases para o crescimento e desenvolvimento do organismo, sensivelmente repaginado, e as questões portuárias, em todos os âmbitos, passam a ser objeto de encontros, jornadas, conferencias, simpósios organizados ou apoiados pela entidade.

As intervenções se seguem, e a empresa reestruturada prepara o ambiente para a realização, em 1989, do Terminal de Contentores (sul) na Doca 4. E, três anos depois a Doca de Recreio (norte), destinada a barcos de turismo, recreação e desporto.¹⁵⁹ Também se processam ajustes na gestão do quadro funcional, com a revisão das diretrizes do Centro Coordenador de Trabalho do Porto Douro e Leixões (CCTPDL), criado em 1980. Que, será aperfeiçoada pelo Estatuto do Pessoal das Administrações dos Portos (EPAP), decreto 101/88 de 26 de março, na introdução do regime de turnos, negociação de custos, discussões sobre a produtividade com operadores/sindicatos e aproximação de médias registrada na Europa Comunitária.

Ainda em 1996, o Porto de Leixões suscitava críticas generalizadas entre operadores portuários, baseados na baixa produtividade, na burocracia que entravava o movimento dos navios, no tarifário elevado, na ausência de uma política comercial e na falta de cooperação com as comunidades portuária e local. (SOUSA; ALVES, 2002, p.323)

Em 1996 o Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território (MEPAT), desencadeia recomendações de modo afinar as relações entre Estado, parceiros económicos e sociais do setor, com a redação do “Livro Branco”. Sob a denominação “Política Marítima-Portuária Rumo ao Século XXI”, um diagnóstico prospectivo define objetivos e aponta instrumentos à reformulação das políticas setoriais. Dentre as principais orientações, tipifica graneis líquidos, sólidos e carga geral contentorizada como três segmentos ao transporte marítimo. Classifica portos em *hub* (grandes), *feeder* (menor dimensão) e *transshipment* (ligações das rotas principais as

¹⁵⁹ Também cede áreas a sede náutica do Sport Clube do Porto, Clube de Vela Atlântico e Clube Naval de Leça.

derivadas). Ao considerar as rotas Transpacífica, Intrasiática e as do Extremo Oriente-Europa, Transatlântica e Intra-europeia, pretende amplificar potencialidades, investimentos na melhoria e integração da infraestrutura de transporte.¹⁶⁰ Além do aparelhamento para deixar os portos portugueses mais atraentes, recomenda a internacionalização de armadores e a afirmação de Portugal como destino turístico na recepção da náutica de recreio e de cruzeiros.

Dando continuidade à saga reformadora, por força do decreto 335/98 de 3 de novembro, insurge a Administração dos Portos Douro e Leixões, S. A., e o instituto público passa a ser sociedade anônima de capitais exclusivamente públicos. Essa transposição, inserida no âmbito das mudanças globais, e proposições do “Livro Branco”, resulta numa política estratégica com investimentos marítimos, rodoviários, ferroviários, estruturais e nos recursos humanos. Entre as medidas, pauta a aplicação do Plano Geral de Ordenamento e Desenvolvimento do Porto de Leixões, a criação da Comunidade Portuária de Leixões, o estreitamento de relações junto a autarquias, entidades, laboratórios e institutos universitários.¹⁶¹ Até 2001, o volume de capitais atinge 15 milhões de escudos, 66% advindos da União Europeia e 34% da APDL.

Em relação à paisagem material, de acordo com as ideias de Forman e Godron (1986), 4 e 1,5 hectares sustentaram o Terminal de Contentores Sul e a Doca 2 Norte, respectivamente, enquanto outros 2,5ha foram recuperados. A linha férrea, no interior do porto, e a rede elétrica passaram por reformas, um terminal Ro-Ro e a construção de um parque de espera e portarias, que retira de circulação aproximadamente 2.000 caminhões/dia na cidade. Também são adquiridos e renovados equipamentos e maquinários, inclusive para combater incêndios e poluição.

No plano da acessibilidade terrestre, são construídas a Avenida Comércio de Leixões e o acesso a Sedim¹⁶²; o viaduto da Via Rápida é alargado e conectado ao

¹⁶⁰ Versa sobre a comunicação sobre vias, autoestradas costeiras, ferrovias e portos, para a distribuição de cargas.

¹⁶¹ São exemplos: Instituto da Construção (IC), Instituto de Hidráulica e Recursos Hídricos (IHRH) e Instituto de Sistemas e Robótica (ISR) da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto (FEUP); Instituto do Ambiente Desenvolvimento da Universidade de Aveiro (IDAD); Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC), Instituto Hidrográfico (IH); e o Instituto do Emprego e Formação Profissional (IEFP).

¹⁶² Curiosa e histórica vila na região de Trás-os-Montes, no concelho de Miranda do Douro, caracterizada pela inserção na zona do Parque Natural do Douro Internacional, fronteira à Espanha, pelo património cultural e o dialeto Sendinês.

Itinerário Complementar Litoral (ICL)¹⁶³; a via de Cintura Portuária. Com isso, permite o trânsito de mercadorias por um túnel, sob o porto de pesca, e inicia uma espécie de requalificação urbana. A renovação, começa na área ao redor do edifício central da APDL e da Alfandega, segue na construção de Auditório e Sala de Exposições Infante D. Henrique e do Centro de Formação Eng. Afonso Nogueira Soares. Se estende, a recuperação de instalações em Matosinhos, Leça da Palmeira e Porto, como da Cantareira/Sobreira e do Cais de Gaia, ampliando o acesso a serviços e criando cerca de 55.00m² para lazer, turismo e restauração. Na “reforma”, efetua investimentos em segurança, monitoração e informatização no objetivo de controlar as etapas administrativas e o tráfego marítimo. Quanto à otimização dos Recursos Humanos, medidas de reconversão, polivalência, habilitação profissional e incentivos à aposentadoria resultam na drástica redução do efetivo.

Em 2006, toma o referencial GRI - *Guidelines for Sustainability Reports*¹⁶⁴ para endossar conteúdos ambientais, sociais e económicos, e se torna a primeira entidade do setor, em Portugal, a apresentar relatórios anuais de sustentabilidade. O protocolo sinaliza impactos da atividade portuária, fortalece a imagem responsável, dá transparência a comunicação com *Stakeholders* e às medidas mitigadoras articuladas. A partir de 2008, para se transformar, relativamente, em um organismo humanizado investe em ações de aproximação a população, demonstra avanços nesse sentido ao instituir “O Dia do Porto de Leixões”. Realizado anualmente, na segunda quinzena de setembro, o evento abre os portões das instalações em Matosinhos à livre circulação de populares, promove atividades esportivas, recreativas e culturais. Nesse contexto, o desejo de crescer, aparentemente sem ponto de saturação, assina o ímpeto em 2005 através de estudos para construção do Terminal de Cruzeiros. As obras iniciadas em 2010, registraram investimentos que ultrapassam €50.000.000,00. Depois da inaugurado o cais acostável de 340m, em 2011, começou a receber os navios de cruzeiro, e em julho de 2015 o terminal foi concluído.

O equipamento é composto do cais, supracitado, estação com capacidade para

¹⁶³ Pertence à Rede Rodoviária Nacional de Portugal.

¹⁶⁴ Desenvolvido pela Global Reporting Initiative.

2.500 passageiros *turnaround*, cais flúvio-marítimo para embarcações de turismo no rio Douro, porto de recreio náutico para até 170 embarcações, estacionamento para veículos automotivos.

Também abriga o Parque de Ciência e Tecnologias do Mar, unidade do Parque de Ciência e Tecnologia da Universidade do Porto (UPTEC), o Centro Interdisciplinar de Pesquisa Marítima e Ambiental (CIIMAR) da mesma universidade, outras unidades de investigação marítima, incubação e desenvolvimento de projetos e tecnologias subaquáticas.

A relação, íntima, com a Universidade do Porto é assinada pelo projeto do Terminal de Luís Pedro Silva, arquiteto e docente na Faculdade de Arquitetura, agraciada com o Prémio Internacional de Arquitetura e design da 'AZAwards' em 2016, e o Prémio Edifício do Ano 2017 da Archdaily na categoria de Arquitetura Pública.

Curiosamente, na estrutura montada é possível observar o signo de uma disputa simbólica, na obliteração de valores simbólicos enraizados, talvez em relação aos titãs, para afirmar outra representatividade, particularmente ao encontrar no site “Open House Porto” o seguinte conteúdo:

O edifício estranho e cenográfico no extremo do molhe sul do Porto de Leixões, tem uma importância maior do que as suas funções: de porta de entrada para os barcos de cruzeiro que nos visitam e de laboratório para investigação dos mares. Mais importante do que a singularidade da sua forma, é a possibilidade de permitir que o porto marítimo se possa integrar na vida da cidade, que o dito molhe sul se possa converter em espaço público e que a sua cobertura se converta numa plateia para o mais extraordinário espetáculo: a visão do oceano.(SANTOS, 2017).

Mesmo assim, não passa de percepção, que pode ter ou não fundamentação lógica, mas ainda não é possível comprovar por protocolos aceites na academia. Porém, a “peroração” é coroada em janeiro de 2015 com investimento de 51.035.000,00 euros, quando assume a Administração do Porto de Viana do Castelo, S.A. (APVC).

Desde então, explora economicamente, conserva e pensa o desenvolvimento do porto mais ao norte, por coincidência mais próximo a Vigo. No jogo de interações transformadoras, jogado sobre as pedras no mar, a ação assinala a fusão por incorporação que transforma a APDL em Administração do Porto do Douro, Leixões e Viana do Castelo.

Embora em todos os movimentos ecos sociais pareçam fluir, até mesmo bem antes desse cuidado ser um protocolo universal, as “compensações” atingem os mais sensíveis aspectos de qualquer condição estabelecida e irradiam contundentes efeitos. Como se observa, quase todas as histórias, portuárias ou não, indelevelmente registram impactos as matrizes naturais, culturais ou humanizadas e, nesse caso:

[...] a destruição de zonas urbanas em Matosinhos para as obras portuárias e o afluxo propiciado pelas novas condições econômicas, Leça, antes essencialmente local de vilegiatura burguesa, transforma-se num subúrbio de Matosinhos, com habitação mais barata, a que corresponde um incremento de transito de peões na travessia do rio Leça. (SOUSA; ALVES, 2002, p.248)

As modificações, desde a apropriação das pedras fundamentais, dão origem à intervenção pontual, no porto, mas inegavelmente circunvala o Porto como um todo.

Para sustentar o sistema portuário complexo, ideias transportam maneiras da própria urbe assimilar e formular respostas. A APDL não só constrói vias circundantes, pontes e viadutos a bases marítimas e fluviais, mas planifica, *lato sensu*, modos de relação e acesso. Por sucessão, a dinâmica imposta pela sua “ação comunicativa” penetra visível e invisível às entranhas da compreensão na medida em que demuda paisagens naturais ou humanas, materiais ou simbólicas, tanto no aproveitamento de espaços a realização de porto ou do urbano, quanto no fomento à velocidade de ação e reação.

Em simbiose, ou osmose, as atmosferas no processo de ‘repaisagização’ gradualmente percorrem o *genius loci*, agem sobre padrões, racionalidades e obriga lapidar organismos com externalidades revestidas de pátinas coevas, movidas pelo karma da significação. Enquanto trabalha nas suas estruturas, a APDL irradia nas extensões ou, por melhor dizer, nos lugares ao redor intervenções que vão dos Leixões ao Douro, onde tudo começou. Nessa área de influência, direta e indireta, inscrita no grande Porto, as perguntas também se renovam e exigem mais que antigas respostas para reestruturar e ressignificar.

3.5 De volta ao Douro, a Afurada

Pensar, planejar e decidir a transferência do centro portuário a Leixões implicou em diminuir a atenção às margens do Douro. Certo modo, relegar a escala de interesses

mais imediatos, ungidos da realização político-econômica, acarreta em ausências à vida da outrora área central. Contudo, os contratempos, impostos por acidentes e incidentes, obrigavam a reagir, resistir e ousar, como atesta a ininterrupta navegação de pequenos barcos rabelos, de cabotagem e pesca. Todavia, nem sempre sobre o viés da abundância, o transbordo de mercadorias dos navios que não se atreviam a romper a barra, o desembarque de vinho e a pesca, como a da tradicional da lampreia, enfatizam os relevos.

Embora, o relativo abandono induzisse, em contrapartida, concentrar esforços nos hábitos e práticas que não foram deslocalizados. As compreensões e potencialidades que permitiram escrever a história do Porto, e de Gaia, despertam para superar as dificuldades e pavimentar a renovação das realidades construídas. O aparecimento de pontes, e de outros troços, na paisagem, enquanto abeirava recantos e atividades, convidava os comuns a responder perguntas emergentes. Natural ou artificialmente, a colagem dessa equação reforça o discernimento de os valores não se esgotaram e, principalmente, ensinarem a recuperar o espírito do lugar.

Nesse giro mental e comportamental, sobre o próprio eixo, sem desprezar as inovações tecnológicas, a renovação produtiva e os pilares da cultura em múltiplas acepções, passam a sustentar uma espécie de “renascimento”. Por conta da amplificação do “espectro de luz”, a cena cidadina inspira movimentos de retomada e as questões plurais calham ser discutidas mais afeitas a critérios de razoabilidade no objetivo de equalizar expoentes integrados ao ambiente. E a chancela dos matizes culturais, ao celebrar o patrimônio, valorizam traços da memória.

Enquanto processo, o modo de avistar e reconhecer se reapropria do caráter imaterial na materialidade de muralhas, igrejas, praças, monumentos, moradias, prédios, parques, jardins, cores, aromas, sabores e demais peculiaridades às margens do rio e bem perto do mar. Diante das hecceidades¹⁶⁵, a pluralidade se descola da visão reducionista e sugere a cidade que não é apenas o porto.

Mesmo sem poder comprovar a relação, na década de 1970 quando o mundo respira influências do *linguistic turn* de forma espontânea ou induzida, as lideranças

¹⁶⁵ Substantivo feminino, do latim *haecceitas.atís*, refere-se a o que caracteriza um ser como próprio, individual, particular, ou seja, diferente de outro.

pensam na construção de olhares, particularmente por intermédio das ideias difundidas por Veiga Simão (STOER, 1983) quanto à democratização do ensino. A reboque, nos finais do século XX, mais precisamente em 1974, a Universidade do Porto¹⁶⁶ amplia a oferta de cursos e vagas. Consequentemente, estimula e facilita o acesso de mais pessoas, portuguesas e estrangeiras, na instituição que em 2009 pelo decreto 96 passa ao regime fundacional.

O passo seguinte, após sinalizar as intenções, é dado pela Câmara do Porto que em 1991 apresenta a candidatura a Património Cultural da Humanidade do Centro Histórico da cidade à UNESCO. Dentre as razões para o pedido, defende o valor estético, o carácter cênico, a riqueza panorâmica em função da complexidade do terreno, a articulação harmoniosa dos arruamentos, a implantação de grandes edifícios e monumentos, a relação com o rio, os efeitos visuais diversificados consoante a luz e o tempo. O pleito, aprovado em 1996, serve concretamente a renovação dos horizontes de expectativa no velho espaço de experiência. Que, viria a ganhar mais vigor em 1998, quando anunciada a escolha do Porto, junto de Roterdan, como Capital Europeia da Cultura no ano de 2001.

Na costura dos ativos lastreados pela matriz cultural, afloram os sentidos na construção, restauração e revitalização de exponenciais. No ensejo, em 2000 o Porto é incluído no POLIS - Programa Nacional de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental das Cidades. O projeto nacional, em conformidade com a Resolução do Conselho de Ministros nº 26/2000, publicada no Diário da República (DR) – I Serie B, N.º 112 de 15 de maio de 2000, consagrado pelo Plano Nacional de Desenvolvimento Económico e Social (PNDES), formaliza antecedentes nos seguintes termos:

Uma nova visão estratégica do ambiente e do ordenamento constitui uma das prioridades políticas da acção do Governo. Justifica-se, assim, inteiramente, a adopção de medidas excepcionais em matéria de requalificação urbana e de valorização ambiental das cidades portuguesas. Essas medidas têm como elemento essencial a criação do Programa Polis — Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental de Cidades, que, com base nas disponibilidades financeiras do III Quadro Comunitário de Apoio, se propõe desempenhar um papel mobilizador e potenciador de iniciativas que visem a qualificação urbanística e ambiental das cidades. (DR, 2000, p.2106)

¹⁶⁶ Criada em 1911, com origens na Academia Politécnica e Escola Médico-Cirúrgica do século XIX.

Desde então, um conjunto de intervenções urbanísticas e ambientais, orçadas em 3,25 milhões de euros, entre o Porto e Matosinhos, além de recuperar espaços e equipamentos públicos, dão origem à construção de vias e arruamentos.

Em 2001, se repetem esforços na gestão de meios, criação de programas artísticos, sociais e educativos, dos quais nasce a Casa da Música.¹⁶⁷ Apesar das críticas, prédios públicos e privados são submetidos ao processo de museificação. Dada a imponência, seis pontes sobre o rio Douro, D. Luís I - 1886¹⁶⁸, Maria Pia - 1877¹⁶⁹, São João - 1991¹⁷⁰, Arrábida - 1963¹⁷¹, Freixo - 1995¹⁷² e do Infante - 2003¹⁷³ são elevadas ao status de atração, especialmente pelos cruzeiros fluviais. Os estabelecimentos comerciais, espaços de convivência, de espetáculos, bares e polos gastronômicos, no qual Matosinhos merece distinção, se multiplicam nas cidades e impulsionam o intercâmbio de capitais culturais e financeiros.

Em 2003, são finalizadas obras no Cais de Gaia, concessionado pela APDL, orçadas em 15 milhões de euros. Em relação a esse sítio, vale notar os valores simbólicos e materiais das caves, do vinho do Porto, concentradas em Vila Nova de Gaia. Na abrangência do cais, casas de vinho, restaurantes e o embarque nas excursões fluviais à Região Vinhateira do Alto Douro, atraem milhões de pessoas. Com vistas à preservação de seus signos e ao incrementar do fluxo turístico, a Câmara de Gaia, em 2017 empenha discussões sobre a candidatura junto à UNESCO para requerer a mesma qualificação do centro histórico do Porto.

Dessarte, por meio de bases tradicionais, resgate e valorização de seus maiores patrimônios, objetivos e subjetivos, o Porto se reinventa. Demonstra empenho em trazer de volta o brilho do Douro, restaurar potencialidades naturais e construídas. Com isso, uma miríade de olhares e interesses se renovam na circulação pelas ruas, pelas paisagens. A despeito de, as ideias disseminadas e intervenções projetadas carregarem o princípio de

¹⁶⁷ O projeto arquitetônico assinado por Rem Koolhaas, guarda princípios parecidos a Cidade da Música-RJ.

¹⁶⁸ Projeto de Teófilo Seyrig, discípulo de Gustave Eiffel, com o maior arco de ferro forjado do mundo. Na base inferior serve ao trânsito rodoviário e metroviário na superior.

¹⁶⁹ Construída pela empresa de Gustave Eiffel, foi a primeira ponte ferroviária a unir as duas margens do Douro.

¹⁷⁰ Substituiu a Maria Pia na ligação ferroviária.

¹⁷¹ Quando construída, o maior arco em betão armado do mundo, vão de 270m e 70m acima do nível médio das águas.

¹⁷² Duas pontes lado a lado afastadas 10 cm. Tem, oito vias de trânsito ao trânsito rodoviário.

¹⁷³ Liga o Bairro das Fontainhas à Serra do Pilar (onde se pode observar uma das mais bonitas vistas sobre o Porto).

responsabilidade, não são estéreis, muito menos desprovidas de “ruídos”, ainda despertam apreensões e incertezas. Particularmente quando, em nome da eficiência e competitividade precisa anuir empreendimentos - pautados no desenvolvimento sustentável - a demarcar, inclusive, alguns domínios tradicionais no Douro, como acontece na comunidade de São Pedro da Afurada.

Situado entre as escarpas e o flúmen, na União de Freguesias de Santa Marinha e S. Pedro da Afurada no Concelho de Vila Nova de Gaia¹⁷⁴, adjacente à foz do caudal, “...construiu desde a sua formação sua identidade, baseada no rio e nas suas metáforas associadas à faina, o que em alguns momentos lhes poderá ter conferido um carácter isolado...” (OLIVEIRA, 2015, p. 34).

Apesar de indícios comprovarem mais longa duração, segundo Francisco Barbosa da Costa (2003), as primeiras alusões diretas ao lugar aparecem em 1255, no foral de Gaia, pelo rei D. Afonso III (1248-1279). Enquanto, práticas e atividades de exploração dos recursos naturais são relatadas pelos forais de D. Diniz (1279-1325) e D. Izabel (1270-1336). Mas, é no foral de 1518, de D. Manuel (1495-1521), que se menciona na vila de Afurada a pesca à varga ¹⁷⁵ ao determinar: "... mando que os pescadores da minha vila de Gaia pesquem nas minhas abargas da Afurada e do Areinho e de quanto pescarem na minha abarga da Afurada dêem ao mordomo a quinta parte e de quanto pescarem da minha abarga do Areinho dêem ao mordomo a sexta parte” (FILGUEIRAS, 1934 apud OLIVEIRA, 2015, p.34-35).

Alguns trabalhos, indicam o espaço começar a abrigar pescadores que se deslocavam de Ílhavo, Aveiro, Murtosa e Espinho, entre outros. Traziam consigo os hábitos de vivência, convivência e laborais, sem maiores preocupações iniciais com as habitações, ao ponto de a ocupação se mover sazonalmente. Contudo, segundo o Padre Joaquim de Araújo (1992, p.12), no século XIX os pescadores António Pinto Pinhal, José António da Silva do Mar, Francisco Gomes Remelgado e António Gomes Ferreirinha são os primeiros a pedir à Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia, o aforamento de terrenos

¹⁷⁴ Embora Chãs, Afurada de Cima e Afurada de Baixo dividam a compreensão do lugar, interessa abordar aspectos da zona ribeirinha.

¹⁷⁵ Pesca de arrasto na apanha de um caranguejo pequeno (pilado ou mexoalho), e serviam a fertilização das terras (GUIMARÃES et al., 1983, p 20-21).

para assentar casas de madeira, depois da intervenção na barra, em pedra.

O lugar da Afurada tem origem no enroncamento do esporão do Cabedelo, quando terrenos arenosos e a exploração agrícola facilita o emparcelamento da urbanização, destinado a acolher a fixação de um conjunto de famílias naturais de outras áreas de pesca. Sendo assim, as melhores condições de adentrar a barra e navegar o curso de água, junto a dilatação do chão, “concorrem para viabilizar o desenvolvimento da Afurada como centro piscatório, observando-se um crescimento exponencial da atividade, ultrapassando os volumes de pesca de outras comunidades da foz do Douro” (OLIVEIRA, 2002, apud OLIVEIRA, 2015, p.49).

Em relação aos costumes, vale ressaltar a utilização da bateria, embarcação de casco chato, tipo poveiro, e frente levantada, estilo aveirense, adequada ao fundo rochoso local. A fim de estabelecer salvaguarda, a faixa fluviomarinha recebeu postos de vigia e defesa, e o tipo de ordenamento ajuda a perceber o caráter subsidiário ou periférico à compreensão das autoridades. Leitura reforçada, ao relembrar o século XVIII com a instalação do Lazareto para controlar pestilências em decorrência das viagens ao Brasil. Mesmo considerando essa condição, à margem da atenção pública, em 1891 cerca de 234 barcos dos mais de 480, 40% da atividade no Douro, atuavam na pesca e estavam na Afurada. Em consonância a outros pontos costeiros, o cenário também assistiu a dificuldades causadas por naufrágios, como o de 27 de fevereiro de 1892¹⁷⁶ com impactos diretos no lugar, Matosinhos e Póvoa de Varzim.

Todos os nossos leitores, decerto, estão ao facto da horrível desgraça que sucedeu no sábado passado no nosso mar, onde se calcula pereceram 105 pescadores, pertencentes ao lugar da Afurada, Matosinhos e Póvoa de Varzim, ficando por esse motivo mães em amparo, as viúvas sem arrimo, e filhos sem pão. Não há memória duma desgraça tamanha. (O GRILO DE GAIA, 1892, p. 2)

Nesse arrebate, 105 pescadores, sendo 35 em três lanchas da Afurada e 70 em poveiras, morreram. O acidente deu origem a manifestações de solidariedade em todo o País, mormente no Porto, Setúbal, Lisboa, Gaia, Braga, Guimarães, Vila do Conde e Póvoa de Varzim. Em apelo à generosidade pública, pessoas se organizaram e, em 14 de

¹⁷⁶ A tragédia marítima envolveu pescadores poveiros e da Afurada e atingiu toda a colmeia piscatória. Resultou na morte de António da Silva do Mar e Mestre Remelgado, dois dos primeiros a aforar os terrenos em Gaia.

julho de 1893, por intermédio da subscrição pública promovida pelo “O Comércio do Porto”¹⁷⁷, foi criada a Creche da Afurada para dar amparo e assistência aos órfãos e viúvas. Sob a administração da Associação de Creches de Santa Marinha, em 1895, começa a ser construído o prédio da “Associação de Creches de Santa Marinha e Afurada” em terreno doado pela família J. H. Andresen, proprietária da casa de vinhos com o mesmo nome, no Monte de Chãs e empenhos de Joaquim Fernandes de Oliveira Mendes.

Outros eventos prejudiciais, em decorrência das intempéries, balizam a construção do lugar da Afurada. É o caso de uma catástrofe natural, entre os dias 17 e 25 de dezembro de 1909 que atinge duramente as habitações, os espaços comuns e cerca de 60 barcas de carga se perdem no rio e no mar. Uma delas, carregada com toros de pinheiro, rompe os cabos que prendiam o iate inglês "Ceylon", somente salvo pela intervenção de alguns pescadores.

Figura 16 Barco e Capela da Afurada



Fonte: Disponível em:

<http://w3.ualg.pt/~jdias/GEOLAMB/GAn_Casos/Douro1909/Douro%201909.html>. Acesso em: 22 mar. 2016.

A fotografia, acima, extraída do portal “portoxxi”, retrata o resultado de uma das maiores cheias já registradas do Douro, com comprometimentos a todo o Porto, e mostra

¹⁷⁷ Jornal fundado em 1854, até 2005 ano de encerramento era o segundo mais antigo de Portugal.

o barco junto à capela da Afurada.¹⁷⁸

As ausências, de suporte estrutural, também se fizeram sentir na exposição da população flutuante, em “sedentarização”, a situações insalubres, e não por acaso em 1933 começa um projeto de retretes públicas. Sucessivamente, em 1937, pela Lei 1.953 de 11 de março, o Estado autoriza a criação, em todos os centros de pesca, das Casas dos Pescadores, organismos de cooperação social dotados de personalidade jurídica. A Base V da mesma Lei determina a criação da Junta Central das Casas dos Pescadores e fixa as suas competências. Com a iniciativa, instituições corporativas, como Sindicatos, Casas do Povo ou Casas dos Pescadores, facultavam assistência médica e social aos pescadores e familiares em troca da abnegação do poder reivindicativo das classes laborais.

Dessa política decorre a proliferação de bairros piscatórios, vários, ao longo da costa nacional (RAMOS; SILVA, 2013, p.6). Em 1938, o Estado promove delegações legais nos mais importantes centros piscatórios, por iniciativa e empenho dos moradores, a sede do Porto se instala na Afurada.

Uma das grandes riquezas destas comunidades ribeirinhas são espaços abertos, onde a multiplicidade de funções se cruza. O espaço físico onde o imaterial tem lugar. No nosso entender, nos tempos passados era junto das margens onde este processo se desenrolava, dando lugar aos trabalhos em terra associados à pesca, bem como os trabalhos resultantes da pesca, o lavar das indumentárias. Julgamos serem espaços sujeitos a ocupação por género, quando convergente no tempo sujeito a grupos de socialização focados nas suas atividades. No que diz respeito às mulheres, quando a função de vendedeiras porta a porta terminava ou ainda não tinha começado, era tempo de lavar no rio, ou na Ribeira de Santarém que atualmente alimenta o Lavadouro Público com uma utilização permanente, o que demonstra a sua importância para a população. (OLIVEIRA, 2015, p. 51-52)

Embora a vida coletiva, exceto as festas de S. Pedro, fosse definida por fronteiras de género, tendo a pesca exercida por homens concentrados no porto de pesca e as mulheres detidas a afazeres domésticos, convivência informal no lavadouro público. Desde cedo, a Afurada apresenta um número significativo de mulheres nas frentes de trabalho. Pode-se considerar a viuvez precoce, os negócios e os barcos deixados às esposas e filhas em terra, por naufragos e desaparecidos, determinar o envolvimento na faina direta e indireta da pesca. Assim, passaram a atuar na produção e venda do pescado,

¹⁷⁸ Construída a partir de 1898.

as menos afortunadas garantiam o sustento na prestação de serviços, em bares, tascas ou a colorir varais, junto ao rio, com as roupas lavadas para terceiros.

A partir de 1942, a chegada das fábricas de conservas, que perduram até 1988, a Seca do Bacalhau, de 1948 a 1990, e de cerâmicas avigoram as atividades, o acesso e a circulação no lugar.

Mesmo perceptível a apropriação processual do espaço, a fixação e sua transformação no lugar da Afurada pode ser admitida depois de 1944, quando da chegada do Padre Joaquim de Araújo.

O Padre, de reconhecida atuação religiosa, social e política, intensifica esforços na constituição da Paróquia de São Pedro, a partir de 1951. As obras, iniciadas em 1954, recebem a contribuição dos pescadores nos barcos de pesca, que revertiam 10 centavos por cabaz de sardinha, estando a sua conclusão realizada em 10 de julho de 1955 (PORTUGAL, 2011, p.302).

Um ano depois, ao passo da construção do Bairro dos Pescadores, na Afurada de Cima, outra reivindicação comum, defendida pelo Pe. Araújo, é atendida através do Decreto Lei 38.637 (Diário do Governo nº 30, I série) na criação da Freguesia Civil de S. Pedro da Afurada (COSTA, 2003, p. 129-135).

E assim a vida seguiu, ao compasso das tradições e dos presentes cotidianos, desprovida de sistema sanitário e com ruas sem iluminação, que recebiam sobejos de peixe e outros resíduos, carências que levaram a consequências penosas.

Celeste Malpique (1984), destaca a falta de saneamento, promiscuidade e endogamia combinados, dentre outras decorrências, elevaram a mortalidade infantil, *verbo gratia*, em 1953 quando se registram 258 mortes em 1000 nascimentos.

Apesar da comunidade, diariamente, arriscar respostas às demandas do percurso histórico-diacrônico, uma espécie de “negligencia deletéria” perdura até finais do século XX.

Em particular, quando a área central “urbanizada”, de 1,00km², atinge cerca de 3.500 habitantes¹⁷⁹ e o planeamento estratégico desembarca na comunidade, através do Programa POLIS. A intervenção, recebeu o seguinte comentário, de Álvaro Domingues:

¹⁷⁹ Segundo dados do Instituto Nacional de Estatística.

Na marginal de V.N. Gaia, a Administração Portuária APDL, câmara municipal e privados iniciam também os primeiros contactos para uma intervenção profunda no cais de Gaia (entretanto vazio), na marginal do entreposto vinhateiro e no passeio público até à foz do rio (actual zona de intervenção do programa POLIS). Para além da qualificação do espaço público, faz-se também uma profunda renovação infraestrutural no âmbito da despoluição do rio Douro (na margem do Porto foram construídas duas estações de tratamento de águas residuais). O POLIS de Gaia é um projecto ambicioso, mobilizando capitais privados e grandes reservas fundiárias de antigas quintas, conventos, fábricas, armazéns, cais, uma antiga seca de bacalhau, marina, hotéis, etc., bem como uma intervenção profunda no aglomerado e porto piscatório da Afurada, e todo o redesenho da marginal e algumas vias de acesso à cota alta da margem do Douro. Parte deste projecto urbano é agora gerido pela PARQUE EXPO, uma empresa saída da grande operação urbanística do parque de exposições da EXPO 98 Lisboa que constituiu em Portugal a primeira grande operação ao estilo internacional das “waterfronts” associadas à organização de grandes eventos. (DOMINGUES, 2007, p.14)

A leitura permite identificar boas intenções, em compensação sinaliza princípios semelhantes a inúmeras outras decisões de fazer, que despertam atenção à possível predominância da perspectiva de planta baixa. Fato que acendera críticas, alinhadas ao viés do dilema entre enxergar e ver, quanto à forma de pensar o lugar e secundarizar o modo como as pessoas do lugar o pensam. Conforme relatos, o calçetar das ruas e uma rede de saneamento são obras recentes, iniciadas por moradores e sem autorização da Câmara. Sobre o Programa, Cátia Oliveira adverte:

O principal objetivo prendeu-se com o apoio de uma política de desenvolvimento de modo a potenciar os recursos naturais e humanos, sem colocar em causa a envolvência ambiental e social. De uma forma geral podemos dizer que teve uma forte ocorrência no litoral, com o intuito de tirar o máximo partido dos espaços verdes e das frentes de água, potenciando o pitoresco e preocupando-se sempre com a criação de espaços amplos. O facto de pretender criar cidades ou núcleos com um espaço urbano aberto, também direccionado ao fluxo turístico, fez com que grande parte das obras tivessem como ponto fulcral a requalificação do espaço público, tentando não colidir com as pré-existências. (OLIVEIRA, 2015, p.59)

Portanto, mesmo “sem colocar em causa a envolvência ambiental e social” e “tentando não colidir com algumas pré-existências”, com alguns vazios relevantes, entre 2001 e 2006, um conjunto de projetos e obras tomam como base o Plano de Pormenor da Afurada.¹⁸⁰ Dispositivo que aborda a formação urbana da Afurada, a memória descritiva,

¹⁸⁰ Elaborado pelo renomado escritório de Arquitetura Atelier 15 (Alexandre Alves Costa e Sérgio Fernandez, 2001-2005). O Plano Pormenor, segue a aprovação da nova Lei de Bases Gerais da Política Pública de Solos, de Ordenamento

o regulamento do Plano Pormenor e o relatório de arqueologia. Desse ponto adiante, afina-se a realização e idealização, dentre outros, do Lavadouro Público, Centro Interpretativo do Património da Afurada, Beneficiação dos Espaços Públicos da Afurada, Arranjo Urbanístico da Marginal e o Porto de Pesca. Até as concepções da Marina Douro, Urbanização e Hotel de Charme na Quinta Marques Gomes, sequer previstas no Pormenor da Afurada ou ainda do Canidelo.¹⁸¹

Outrossim, enquanto outro atelier, o Risco¹⁸², arquitetava a urbanização da antiga Seca do Bacalhau, o projeto museológico, elaborado por José Portugal e Pedro Quintela¹⁸³ para o Centro Interpretativo do Património da Afurada, desconsiderava orientações iniciais do Atelier 15.

Ou seja, não é difícil observar, em algumas situações, a recorrência de práticas plurais do universo corporativo na customização de lugares. Sendo assim, o lugar tomado como espaço qualificado a requalificação, no processamento do Parque Verde da Ribeira de Santarém, Centro Cívico, Centro Interpretativo do Patrimônio da Afurada, Núcleo Habitacional e a Douro Marina, sobre os quais seguem breves considerações.

Em relação ao Parque, limítrofe ao Canidelo, resumidamente se previu a valorização da área com 2,5 hectares, junto ao centro da freguesia de S. Pedro da Afurada, paralelo ao final da ribeira de Santarém, repondo o corredor ripícola.

Em 2010, a Empresa Municipal GAIURB - Gestão Urbanística e da Paisagem Urbana de Gaia, apresentava no seu relatório¹⁸⁴ o valor base do procedimento orçado em € 239.731,45 + IVA. No entanto, até 2017, ainda se viam alguns terrenos em mau estado, desprovidos da cobertura verde à qual se destinavam. A segunda frente, o Centro Cívico, denota a proposta de um amplo espaço central balizado por dois edifícios quadrangulares com funções políticas e culturais - a Junta de Freguesia e Casa de Coletividades - sublinhada pela ligação visual ao rio e à área do lavadouro a norte. Contudo, a proposta

do Território e de Urbanismo (Lei n.º 31/2014, de 30 de maio) e a revisão do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de maio), cuja finalidade base é desenvolver e/ou operacionalizar com detalhe as orientações e/ou objetivos do Plano Diretor Municipal (PDM) e do Plano de Urbanização (PU) em qualquer área do território do municipal.

¹⁸¹ Autoria do Professor Dr. Francisco José Barata Fernandes – Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto.

¹⁸² Ateliê de arquitectura e desenho urbano sediado em Lisboa e liderado por Tomás Salgado, Nuno Lourenço, Carlos Cruz e Jorge Estriga.

¹⁸³ Membros da Quaternaire Portugal, Consultoria para o Desenvolvimento SA.

¹⁸⁴ Estudo de Enquadramento Estratégico (EEE). DMU|DPU - Gaiurb EEM. Novembro 2010.

parece não obter êxito, muito em função da escala das edificações atuais, o futuro mercado da Afurada e a atual Junta de Freguesia.

Durante conversas, as pesquisadoras Cátia Oliveira e Antígoni Geronta, apontaram a falta de harmonia e de fidelidade ao plano para atingir aspectos psicossensoriais. Assinalaram o fato do Centro Cívico ser escondido, cercado de prédios, resultar na pouca atratividade à população local e flutuante. Oliveira aponta, no seu trabalho, o desconforto causado pela paleta cromática, composta de tons cinzas que somada ao branco e amarelo das edificações não transmite acolhimento às pessoas. Na análise, comunica para converter o espaço em lugar se verificam esforços no sentido de estabelecer aproximações efetivas: por exemplo, o Sr. Eduardo Matos, Presidente da Junta de São Pedro da Afurada entre 2005 e 2013, revelou em entrevista a intenção de renomear o espaço com o nome do Pe. Joaquim Araújo.

O terceiro ponto de referência, o Centro Interpretativo do Património da Afurada, (CIPA), classificado como imóvel de interesse público, resulta do aproveitamento de armazéns da APDL. O equipamento de aproximadamente 400m², projeto de Alexandre Alves Costa e Sergio Fernandez em parceria com o Parque Biológico, financiado em 700 mil euros por fundos comunitários como publicou o Diário de Notícias em 3 de janeiro de 2011, foi inaugurado em 2013. Trata-se de um espaço a convivência, apresentando elementos formadores da freguesia e das tradições ligadas à pesca e, como reporta a página da Câmara Municipal de Gaia, “destinado a interpretar, refletir e expor o ambiente e a atividade humana no território da Afurada”.¹⁸⁵ Pensado como memorial à vida do Lugar da Afurada, desde a pesca do bacalhau, os desastres, as cheias e as festas, é aberto à sociedade para usufruto espontâneo. Embora o inegável reconhecimento do seu valor, é alvo de críticas por conta das alterações no projeto arquitetónico, pelo fato de não ser voltado à via-pública principal dificultando a transmissão direta para o exterior de sua existência, e ainda pela ausência de um centro de arquivo e investigação.

A quarta nota, o Núcleo Habitacional, obviamente aborda os aspectos mais sensíveis em relação à vida e à convivência, logo a economia dos afetos como reator das formas de socialização. Neste sentido, tem relação direta os espaços comuns marcos da

¹⁸⁵ Disponível em: <<http://www.cm-gaia.pt/eventos/cipa/>>. Acesso em: 12 ago. 2017.

sociabilidade como a Praça de S. Pedro e o Largo do Herói Pescador. O programa respeitou basicamente o lugar, não interviu em fachadas ou no conjunto arquitetônico, apenas na construção do arruamento, pedonal em pequenos blocos de granito e impróprios aos automóveis que por ele circula. Ainda demonstrou preocupações com a prevenção contra as intempéries, na elevação da cota, em suma, como registrou Cátia Oliveira.

O pós-Programa Pólis conferiu a este núcleo um espaço, no nosso entender agradável, amplo, confortável, não só fisicamente, mas também ao olhar: apercebemo-nos que há uma regularidade de materiais, tanto nas texturas como nas cores. É um espaço pontuado por equipamentos (fogareiros, mesas, bancos, estendais) para que as pessoas possam conduzir as suas vivências para a rua, como sempre o fizeram. (OLIVEIRA, 2015, p.68)

Do mesmo modo, a interferência não adultera áreas como a Praça de S. Pedro onde, entre benfeitorias, efetuou a regularização do solo e a colocação de árvores. Inclusive manteve o pedestal de granito, à frente da primeira capela construída pela população, onde repousa a imagem de São Pedro, em cobre, desde 1952.

O que não ocorre em outro ícone local, o Largo ou Praça do Herói Pescador, antigo polo dinamizador da atividade piscatória, que perde sua função de registro. Até mesmo sem operações radicais, a alteração material e a tentativa, malsucedida, de representar significados, expõe ruídos que remetem fraturas. No objetivo de efetivar aproximações, criar reconhecimento, até pertencimento, a superfície do espaço é recoberta por um entabulado de pinho, substituído posteriormente por granito, com a finalidade de projetar um convés de embarcação. Para lembrar os suportes de amarra às embarcações, do porto de pesca, os inibidores de estacionamento se assemelham a essa imagem e por último, nas extremidades do largo, conjuntos de madeira e aço tem a pretensão de remeter a mastros que oscilam ao vento.

Contudo, como as ideias não foram assimiladas Eduardo Matos propalou:

Não foi compreendido pelas pessoas e isso é uma falha de quem efetivamente idealizou, pensou e projetou. Eu também não soube fazer entender às pessoas, aquilo que eu entendi. [...]. Nós falhamos porque não soubemos fazer coisas que as pessoas compreendessem. (Ibidem, p. 73).

Fato que se repete, no mesmo lugar, com o Monumento ao Herói Pescador, uma peça de grandes dimensões em ferro oxidado para homenagear as pessoas que perderam

a vida no mar, e que serve como trampolim aos mergulhos de jovens no Douro.

Outro exemplo do desencontro entre expectativas e compreensão, diz respeito à construção do Mercado Municipal da Afurada, inaugurado somente em 2017¹⁸⁶, e à Douro Marina. A falta de sintonia e desconforto emergem em função da fuga ao padrão arquitetônico, da desvinculação ao plano e da realização exclusiva pela iniciativa privada. Ainda, e principalmente, o efeito potencial de anunciar um processo de gentrificação. Em relação à alteração nas dinâmicas de composição local, a maior apreensão converge na direção da estrutura para embarcações de lazer para atendimento da classe abastada, inaugurada em 2012. O complexo náutico, construído ao custo de 8,5 milhões de euros (investimento privado), se apropriou de 65.000 m², para instalação da doca, de oficinas e da praça comercial.

A reação ativada pelo POLIS e, principalmente, os desvios à conduta apregoada faz recrudescer duras críticas. Entre ecos da sociedade e de suas representações, engrossa o coro incisivamente o professor Eduardo Vitor Rodrigues, Presidente da Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia, eleito pelo Partido Socialista nas eleições autárquicas de 29 de setembro de 2013. O mandatário, em 2015, além de pedir auditoria interna aos procedimentos que levaram à aprovação de loteamentos a poucos metros do Rio Douro, na marginal de Afurada/Canidelo, entre 2007 e 2013. Também, de acordo com a legislação de proteção das margens dos rios, mais recente, tentou conter a construção de edificações em três lotes. Na reportagem de Abel Coentrão (2015), Rodrigues chegou a dizer que “O Polis foi feito para valorizar as cidades, mas neste caso, só valorizou o interesse dos promotores destes projectos”. Assinalou, que a “aberração” permitida desvirtuou o programa que deveria defender a qualidade ambiental da zona abrangente à área protegida do estuário. E, em relação a deformação ambiental e paisagística, devido às decisões tomadas poderá ao se olhar do Porto para Gaia avistar “um comboio de prédios”. Em 2017, anunciou a reabilitação do acesso ao cais dos barcos de pesca e da zona de aprestos. Em relação aos aprestos, pequenas caixas de madeira e metal que totalizam 44 arrumos¹⁸⁷, foram utilizados para armazenar redes, ferramentas e também

¹⁸⁶ Inicialmente o modelo de gestão seria privado, mas o poder público decidiu dividir em concessão e gestão pública, para garantir a lógica social e acesso aos pescadores da Afurada.

¹⁸⁷ 16 de 2x2 m2; 6 de 4x2 m2; 2 de 4x4 m2; 16 de 8x4 m2 e 4 de 8x8 m2

para outros usos, numa área de 2.100 m². A obra, orçada em 150 mil euros é de responsabilidade da APDL.

Embora a história do Lugar da Afurada não se encerre, é mister ficar por aqui.

Quanto à formação e à transformação das margens do Douro, do Leça e bem pertinho do Mar descritas, ao produzir respostas e perguntas à sociedade e suas representações, incessantemente escrevem capítulos, como indicam as reportagens, as entrevistas e os estudos de mentalidade estabelecidas, muitas elaboradas por jovens na busca de reconhecimento e afirmação. Tendo em vista toda ação produzir reação, problemas persistirem e se renovarem, toda fissão ou fusão de energias produz perguntas, respostas como efeitos. Por exemplo, em cem anos, a modificação nas correntes originadas pela construção dos molhes de proteção sobre os Leixões acarretou o recuo de aproximadamente duzentos metros nas praias de Espinho e Furadouro, trinta quilómetros ao norte, “desaparecendo palheiros de madeira e capelas de adobe, enquanto a duna primária ia recuando constantemente (TAVARES, 2012, p. 25).

Os dois rios exigem medidas de recuperação e conservação, em andamento, para melhor ornamentar a paisagem natural e humana que celebra em festas o São João, o São Pedro, o dia do Senhor de Matosinhos ou, até mesmo, um dia do Porto de Leixões, as mais íntimas relações com o ambiente.

Considerações finais

[...] somos bem menos gregos que pensamos. Não estamos nem nas arquibancadas nem no palco, mas na máquina panóptica, investidos por seus efeitos de poder que nós mesmos renovamos, pois somos suas engrenagens. (FOUCAULT, 1987, p. 179)

Seria oportuno, pela régua ortodoxa, escrever outro capítulo e com a superposição de cenários, plantas discursivas e narrativas indicar pontos de intercessão entre histórias. Contudo, a tarefa implicaria ordenar conexões, como fossem únicas, desconsiderar a capacidade de o “dito” transmitir e possibilitar a captura do “não-dito” (CERTEAU, 1982, p.153). Apesar de uma tese se pautar em proposição e defesa, não se credita verdade, tampouco verossimilhança, a uma singular forma de olhar, enxergar, ver e entender “as palavras e as coisas”. A credencial aceita pelos protocolos científicos, mesmo com desvios à regra, e principalmente sociais, preceitua a convergência dos múltiplos. Seu propósito, mais que alcançar um resultado específico, consiste em valorizar o ato do pensar inclusive por artefatos e instrumentalização. Além disso, é possível deduzir o compromisso e a função (nem sempre entendidos), prioritariamente não estar em revelar, mas disseminar conteúdos e valores que conduzam a revelações. Portanto, a repetição sistemática de “nós”, possivelmente a amarrar reminiscências, seria constranger reflexões e compreensões individuais/coletivas. Afinal, como ensina Boaventura de Sousa Santos, a ciência “...é um conjunto de práticas que pressupõe um certo número de virtudes, tais como a imaginação, a criatividade e a disponibilidade para se submeter à crítica e ao teste público” (1989, p.25).

Do mesmo modo, não há como negar ceticismo em adjudicar a designação “considerações finais” ou “conclusão” ao discurso de remate, tendo em vista a “efemeridade do instante”¹⁸⁸ presente no pesquisador, na pesquisa e principalmente no objeto. Em relação a ele, ao recordar Ferdinand de Saussure, “... bem longe de dizer que objeto precede o ponto de vista, diríamos que é o ponto de vista que cria o objeto” (SAUSSURE, 1975, p. 15).

Esta pesquisa, se orienta em buscar referências nas propriedades intangíveis ‘do’

¹⁸⁸ Até pouco tempo, pensava a ideia conceito ser de minha lavra, porém, como a certeza é também pode ser efêmera, descobrimos sua utilização desde 2010 pela escritora Sayonara Salvioli.

e ‘no’ ambiente, visto o concreto peremptoriamente rachar. Segue o viés, apropria-se e interpreta teorias de Giordano Bruno, Baruch Espinoza, Immanuel Kant e Gilles Deleuze, para reconhecer os princípios de imanência nos domínios. Destarte, ciente da impossibilidade de postular argumentos definitivos, atem-se a chaves de leitura que perfilhem a soma das ciclagens nos organismos naturais e construídos. Isto é, perscruta no tempo as variações das paisagens, naturais e humanas, sem assumir o significado inequívoco do ponto final, oportuno mormente à produção ficcional.

Nada obstante, as tarefas com pretensões acadêmicas, dedicadas ao exame da história, do ambiente, das mentalidades, dos fenômenos sociais ou classificados em quaisquer outros campos da produção do conhecimento são sujeitas a adições, subtrações, revisões, releituras e atualizações, portanto, longe do limite de fim. Até porque os processos não cessam e obrigam a descrição seletiva do compreendido, razão pela qual a história é maior e menor que a própria História, com o fato histórico em conformidade a cada época. Ainda, não raro a investigação esbarra em óbices, precipitados pela ação do tempo, de leis, regulações, regulamentações e mesmo da sumária abdução de registros. Por conta de as evidências serem passíveis a descobertas, ocultações ou esvaziamentos, muito do que deveria não foi, não pode e nem será dito.

Feita a reprimenda, mantém-se a ideia de tentar libertar liberdades sem erguer um “Panóptico”, alvo de maior crítica, ao olhar manifestações sinérgicas que mais bem expressem razões e sentidos dos encontros.

Contudo, ainda é preciso colocar outro “algo” - que não necessariamente deveria ser posto - à reflexão do embate entre naturezas. Nas palavras de Michel de Certeau, o historiador em contato com o ambiente é participe da transformação de naturezas.

De resíduos, de papéis, de legumes, até mesmo das geleiras e das “neves eternas”, o historiador *faz outra coisa*: faz deles a história. Artificializa a natureza. Participa do trabalho que transforma a natureza em ambiente e, assim modifica a natureza do homem. Suas técnicas o situam, precisamente, nesta articulação. Colocando-se ao nível desta prática, não mais se encontra a dicotomia que opõe o *natural ao social*, mas a conexão entre uma socialização da natureza e uma “naturalização” (ou materialização) das relações sociais” (CERTEAU, 1982, p.79).

Igualmente, sublinha que a técnica permite transformar elementos naturais em outras coisas, ao afirmar “ele procede a um deslocamento da articulação natureza/cultura.

O historiador modifica o espaço...” (Ibidem, p. 80).

Do mesmo modo, a respeito dos agentes/reagentes, Boaventura de Sousa Santos profere:

Por outro lado, é total a separação entre a natureza e o ser humano. A natureza é tão-só extensão e movimento; é passiva, eterna e reversível, mecanismos cujos elementos se podem desmontar e depois relacionar sob a forma de leis; não tem qualquer outra qualidade ou dignidade que nos impeça de desvendar os seus mistérios, desvendamento que não é contemplativo, mas antes ativo, já que visa conhecer a natureza para domina-la e controla-la. Como diz Bacon, a ciência fará da pessoa humana "o senhor e o possuidor da natureza" (SANTOS, 1995, p.13).

A releitura de valiosas contribuições, imediatamente leva a refletir o “objeto” história, do planejamento, não apenas a “disciplina”, com vistas consentir a participação humana na equação. Afinal, ingredientes brotados além do encontrar, repartir, dividir, distribuir e efetivar a ação comum, assinalam a comunicação como experiência de aproximação e união de corpos. Como na assinatura de Habermas, as reações do ambiente são iniciadas ao tornar inteligível concreto e simbólico transversal as ações comunicativas, quando atritos/ruídos conectam corpos e transformam o espaço em lugar. Enfim, no momento em que o entendimento de peculiaridades funde ideias, percebidas de fora ou de dentro, seja do mar, de um rio ou do rio bem pertinho do mar.

Para além de metáforas, muito existe em comum nas diferentes paisagens, cenários, lugares, territórios e cidades - como queiram chamar -, a solda de signos e texturas. As ações de fenômenos naturais, humanos e depois sociais, desde os mais remotos vestígios, resultam de experiências determinadas a atinar o valor equivalente ao tamanho da necessidade. Inicialmente impensadas, combinam conhecimentos menores a elementos ínfimos, tais quais as quatro raízes fundamentais de Empédocles (495 a.C-430 a.C.), terra, fogo, ar e água. No *continuum*, induzidas pelas novas descobertas, habilidades e objetivos em missões exploratórias, “civilizatórias”, capturam ao sabor do tempo reconhecimentos e pertencimentos. Esse *boom* do devir antecede valências, logo o planejamento e a história, embora sob algumas circunstâncias a capacidade de aplicar empirias, sem medir e se estender ao todo, traça as linhas elementares da tradição. Até porque “Os homens fazem sua própria história, mas não a fazem como querem; não a fazem sob circunstâncias de sua escolha e sim sob aquelas com que se defrontam

diretamente, legadas e transmitidas pelo passado” (MARX, 2001, p.7).

A conjunção de fatores reforça, e se reforça, nas trocas e assimilações destinadas a originar sucessivos experimentos de vida em diferentes territórios. Aliás, o aprender com a prática, grosso modo, parece não ter fim e, ao se olhar daqui do século XXI, na verdade ganha vigor, amadurece e se orienta seletivamente. Sobretudo se arrazoar os hibridismos, de subjetividades e temporalidades, do mundo ordinário em constante reconstrução.

Por exemplo, assiduamente delírios de abstração, na tentativa de agrupar significados, produz “ornitorrincos” artificiais a explicitar contradições. É o caso de determinadas construções espalhadas no mundo, no Rio de Janeiro especificamente, às margens da Baía de Guanabara como o “Museu do Amanhã”. Financiado pelo erário, abriga grandes novidades numa arquitetura que a irreverência carioca apelidou de “Baratão”. Bem perto dessa obra, projetada pelo espanhol Santiago Calatrava, o “AquaRio”, teoricamente privado, expõe em vitrines espécies impedidas, por razões óbvias, de viver nas águas da Guanabara.

Isso posto, primeiramente por que não pensar o todo como resultado de empirias, de sucessivas apropriações e de novas experiências?

Hipótese, que se espraia a além-mar, no esforço de compreender e explicar os efeitos no inabalável laboratório ambiente fluminense. Dessa forma, a crítica às intervenções pretéritas, sem fugir das armadilhas do anacronismo, servem para compreender as riquezas do processo. Também, com ressalvas, as claras e irreversíveis agressões, os visíveis abusos na exploração e usos, conforme a noção de verdade das mentalidades em diferentes épocas, podem corresponder à composição do *ethos*. Não há dúvida, experimentações além de definirem infraestruturas, sustentarem a famélica superestrutura, norteiam tangíveis e intangíveis que efetuam a conexão entre uma socialização da natureza e uma “naturalização”, ou materialização, das relações sociais a constituir o *genius loci*.

A ciência adquire significados ao tangenciar ensaios e analisar resultados, e a História como ciência e ferramental de outras ciências, nesse caso do Planejamento Urbano, se presta a identificar porosidades e à fixação de retículas. Sem inferir datas,

hachura intervalos em que as matizes se misturam ao espaço e suas dimensões subjetivas e objetivas, e ao planejar e realizar, dão tônica a *práxis*.

Por exemplo, os três ambientes percorridos e suas respectivas personalidades, particularmente portuárias, se apoiam em intercâmbios, na absorção de matrizes culturais, artesanais, laborais/comerciais. Longe de fugir a reducionismos, como se uma raiz fosse suficiente para explicar, ao olhar as paisagens, quando possível, deve-se esquecer preconceitos e deixá-las mostrarem as relações das pessoas entre si e com a natureza. Do mesmo modo, a experiência sensorial dos tons, aromas e sabores se consolidar e ensejar mais que denominações citadinas. Nessas montagens, ou construções, as diferentes e sucessivas apropriações adicionam potencialidades naturais às trazidas que, depois de equacionadas, como afiançam atores, aquiescem descobertas de vocações. Por sua vez, compelidas ou voluntárias, as decorrências da combinação de competências adquiriram o *status* de *habitus*. Enquanto a originalidade derivada da contração das distintas propriedades, ascende naturalmente ao protagonismo, dessa forma condensa partes a completar o cenário marcado por topônimos, como no caso do Porto.

Sobre as embarcações do outro lado Atlântico, a miragem de mar no verão de janeiro imediatamente pintou um rio enquanto escondia compleições. Na efusão do paradoxal, o meio de transporte carregava rubricas dos portos de partida, fazia circular ideias, sem receitas predeterminadas, e ajudava a fusão étnica. No entanto, a polissemia de sentidos cobrindo palmo-a-palmo as terras capturadas, a transitoriedade e as sucessivas “conquistas” em resposta a demandas extrativas e agrícolas de centros, não conseguiram adsorver todos sinais distintivos. Imediatamente, enche a cidade de estranhamentos, da falta de exatidão a explicitar empatias bemolizadas que divide e faz partida. Depois, as reações originadas, contrariando a química dos espaços periféricos, em conformidade aos usos do sistema suporte, adirem outras influências, sotaques, hábitos e práticas mais íntimas, agrupando mais diferenças que tornam o espaço por demais complexo.

Em relação aos efeitos possíveis, calham a função de irromper diretamente as linhagens, gradativamente despossuir os filhos da terra a ponto de substituí-los por “órfãos” que se misturam e dão à luz aos filhos da pátria. A mestiçagem, corolário do amor, além de misturar tons, aromas e sabores faz aflorar um “novo mundo nos

trópicos”¹⁸⁹ marcado por hiatos. Como sublinha Gilberto Freyre, “...Todo brasileiro, mesmo o alvo, de cabelo louro, traz na alma, quando não na alma e no corpo – há muita gente de jenipapo ou mancha mongólica pelo Brasil – a sombra, ou pelo menos a pinta, do indígena ou do negro” (FREYRE, 1933, p. 281).

Mas a pluralidade quão enche o território de diversidade, em compensação, eiva de sombras identidades e identificações, simultaneamente faz nascer um duradouro sentimento de “ser ou não ser”, o qual a história é prodiga em registrar.¹⁹⁰

São inegáveis as riquezas do arranjo, os valores que expressam e emprestam à formação das matrizes culturais. Mas a possível falta de acabamento causada em muito pela coesão a fórceps, vide as medidas pombalinas, produziram contrassensos que ressoam no contemporâneo e dificultam compreender o outro como ele é. Isto pode ajudar explicar a morosidade das vias de desenvolvimento e do alcance da maturidade social. Igualmente, contribuem os oportunos e constrangidos eventos cingidos pelas decorrências do mar. Dentre os quais, a chegada da família real, a “independência”, ou a “interiorização da metrópole” embalada pelo sopro liberal no Porto, e até a “proclamação”. As digressões, camaleônicas, das matrizes originais “bestializaram”, como assinala José Murilo de Carvalho (1987), a gênese enquanto demudava as faces do Rio de Janeiro, de capital do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, sede do Império, Capital Federal e depois apenas cidade.

Em certa medida o uso como palco de políticas oficiais e invisíveis, a enredos conhecidos e mistérios insolúveis, além de desenhar a “Cidade mais que imperfeita” também auxilia o embaralhamento da apreensão da coisa pública. Entre tantos talvez, por essas razões ainda seja mais fácil reconhecer partes ao invés de, sem restrições, abrolhar o sentimento de todo, e o público parecer algo do Estado ou de ninguém. Quiçá, por tais circunstâncias ao chegar no XXI as deferências continuem insólitas, pueris, cercadas das promessas de planejar sem, contudo, deixar de insistir em trocar riquezas, *commodities*, por “apitos” e “espelhos”. Onde é possível ver a pecha da exploração, sob as insígnias do

¹⁸⁹ Alusão a obra de Freyre publicada em 1971.

¹⁹⁰ São exemplos as guerras indígenas, os movimentos nativistas e os emancipacionistas. No Rio de Janeiro, Confederação dos Tamoios (1555 a 1567), Revolta da Cachaça (1660 a 1661), Conjuração Carioca (1794), Noite das Garrafadas (1830), as revoltas do Vintém (1879), da Vacina (1904), da Chibata (1910), dos 18 do Forte (1922), e dos Marinheiros (1964), são mais emblemáticos.

pau-brasil e espécies exóticas como cana-de-açúcar, café, inclusive banana, ainda compor as cercas.

Os sinais que poderiam soar indicativos de reforço as bases - a tradição conforme as dinâmicas ecológicas e socioculturais da agricultura camponesa -, apontam para a desnaturalização da flora, com efeitos na fauna, com a substituição, esquecimento e desaparecimento de, entre outros, oitis, jabuticabas, patuás, araçás, pitangas, bacuris, butiás, graviolas, indaiás, taperebás, caju, jenipapos e de outras plantas. Também, e infelizmente, indica a preservação de imagens fora do registro, implicadas ao não menos anacrônico e alvo da crítica weberiana, patrimonialismo.

Se não repete a fórmula monocultura, escravidão e latifúndio *ipsis litteris*, o agroextrativismo corava cercas no latifúndio do modelo totalitário. Ou mais bem, do agronegócio altamente especializado fundamentado no tripé maquinário, insumos químicos e sementes/matrizes artificializadas com produção voltada, *a priori*, ao comércio/mercado internacional.

Não à toa, de acordo com a Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), em 2016 o setor agropecuário representou 23% do PIB e 48 % das exportações do país. Vale ressaltar, análogo ao passado, o “negócio da china” continua a ser dominado por diminutos grupos “de senhores da terra/feudais”. Grupos que ratificam capitais, financeiros e políticos na composição da Câmara dos Deputados, donde num universo de 513 parlamentares mais de 200 pertencem à Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA) ou a popular “bancada ruralista”.¹⁹¹ Aliás, são esses indivíduos, direta ou indiretamente herdeiros do século XVI, que roubam a credibilidade da natureza política e por meio de Projetos de Lei, como o 3.729/2004, lutam para flexibilizar licenciamentos ambientais com base em resultados. E por demais aparelhagens ameaçam prerrogativas listadas nos artigos 170 e 225 da Constituição Federal, numa das leis mais avançadas, e desrespeitadas, na preservação do meio ambiente.

No curto prazo, a flexibilização de leis ambientais pode admitir lucros financeiros,

¹⁹¹ Em 2017 no arquivamento da denúncia de corrupção feita pela Procuradoria Geral da República contra Michel Temer, pesou decisivamente 73,1% dos votos dessa bancada (207) e 56,46% da bala (35). Entre os principais grupos, em 2016, também se lista evangélicos (197), empresários (208), empreiteiras/construtoras (226), parentes (238) e mineração (23).

como foi e continua a nutrir interesses a exploração mineral, mas excita a pergunta: compensa desmontar, dissecar e exaurir paisagens, atentar contra direitos difusos, respirados desde a Revolução Francesa, e estender os comprometimentos às atuais e novas gerações?

Diferente de apontar responsáveis à produção de paradigmas, decorrências dependem de como as substâncias se comportam e, principalmente, reagem. Nesse sentido, diferente de copiar modelos é preciso distinguir e fundamentar seus princípios, considerar as reações em diferentes condições de temperatura e pressão. Contudo, frequentemente os experimentos malsucedidos que deveriam ensinar pelo menos o “não fazer” são ignorados, soterrados pela superposição material dos registros que, esquecidos, dão origem ao “novo mundo” tão desigual.

As construções, físicas e simbólicas, se sucedem em ocupações que gradualmente definem molduras de centralidade. O assentamento de prédios, arruamentos e passeios destinados às coisas da administração, da circulação e do encontro público, quase sempre cobrem superfícies já consagradas pelo povo. Com esse escopo, as obras emergem caprichosamente em cima do reconhecido popularmente e ordenam pontos de registros, modificados somente por razões excepcionais, como assinalam, coincidentemente, Portugal, Brasil e o Rio de Janeiro.

Todavia, por mais que se tente produzir centralidades, sintéticas, enquanto as energias naturais não sucumbirem à catálise de significados, respeitam essa condição maestra. O nexos íntimo, que transpassa as determinações horizontais e verticais, como instila por exemplo as paisagens fluviomarinhas nos domínios do Douro e da Guanabara, seguidas à coadjuvação do Leça e de Sepetiba. E, por mais que se defenda pertinentemente a ascendência do concreto, a precisão das relações humanas subsiste em função das ligações fortes, ou químicas, com aportes e suportes naturais.

Portanto, na tarefa de tentar produzir significados por mais que seja abjeto remover tangíveis, materiais e objetivos, não é o suficiente a garantir o sucesso absoluto enquanto existirem o espírito do intangível, imaterial, subjetivo e as coisas que desafiam a autoridade da visão.

Como dito, as centralidades, espontâneas, forçadas ou herdadas, adquirem

relevância ao incorporar valor, com o tempo, através da percepção celebrada pelas pessoas. Assim sendo, mesmo em meio às armadilhas, arrivismos políticos e financeiros, as correspondências nucleares filtradas das experiências se convertem em expertises afeitas ao planejamento. Essa transição, do puramente experimental aos ensaios dirigidos, substantivam o caráter e a escala de impacto das intervenções. Se antes, os estabelecimentos residenciais, laborais e militares, as discussões sobre a transferência do Douro para o Leça, eliminação de encostas, praias e manguezais, como o Saco de São Diogo, e demais ações antrópicas pontuam o ambiente da necessidade, acenam transições a outro horizonte de expectativa. Com certo relativismo, convém a prossecução derivada de objetivos que transpassam as precisões, as refunda ou requalifica, por meio de ensaios retificadores, reapropriações, infiltrações, avanços e novos revestimentos. Embora, sem aprofundar, fermente distanciamentos e comprometimentos ecológicos, não chega a desconectar das correntes sinérgicas, sobretudo, por comportar os meios bióticos, as bases fundamentais, naturais e humanas, como expoentes.

Dessarte, as ações “cimentaram” a urbe com ferrovias, rodovias, portos, aeroportos, avenidas, pontes, parques, edificações e demais equipamentos, até mesmo reformas de grande monta. Mesmo que, em meio à análise dos fatos, se verifique, especule e comprove o relevo de interesses individuais, ou de maltas, com o esgarçamento do tecido socioambiental, a maioria das intervenções atenderam direta ou indiretamente demandas emergentes e o usufruto coletivo. Assim, as reordenações, muito evidentes desde os finais do século XIX, avançadas sobre o XX, podem ser lidas como respostas a modificação do comportamento e mentalidade. Ou, no jargão coevo, entendidas como ajustes de conduta no aporte à saúde, educação, mobilidade, requalificação do sistema produtivo, econômico e político, sem apresentar claras pretensões de eliminar naturezas, o trabalho manual, a pequena escala e a personalidade amadora, daquele que ama.

No passo seguinte, quase simultâneo e não-dito, a equação consiste em efetuar aproximações, sem acesso a todos, às aspirações do mundo “civilizado”. Correspondem a esforços de sintonizar matizes e contrastes às prerrogativas do mercado, a tendências e padrões em voga, consolidados especialmente no pós-Segunda Guerra Mundial. Os avanços científicos e o consequente desenvolvimento da comunicação projetavam

otimismo e o início da caminhada pressupunha a diminuição das diferenças, principalmente estímulo à percepção de liberdade, no ambiente global, pelos alcances materiais, imateriais, arquitetônicos e tecnológicos.

Nesse sentido, a subsunção do ambiente e suas significações, provida dos conhecimentos e regimentos atuais, decanta deferências filosóficas e artísticas desde os pensamentos e poemas mais primitivos. Mas, as bases legais das políticas de salvaguarda, cuja origem processa as preocupações eco e lógicas, é mais recente. Eclodem com a tipificação do movimento após a publicação de “A Primavera Silenciosa”, da cientista Rachel Carson em 1962 que se reforça com a iconografia projetada no Grande Mar Azul, visto do espaço, em 1969. E, em 1972, a Conferência das Nações Unidas sobre o Ambiente Humano, em Estocolmo (Suécia), a definir o Programa da ONU para o Meio Ambiente. Com endosso de compromissos internacionais criados na décima sétima sessão da Conferência Geral da Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura - (UNESCO), na França, durante a Convenção para a Proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural, a “Recomendação de Paris”, realizada paralelamente. Dessas discussões, embora não se possa desprezar medidas predecessoras,¹⁹² derivam os dispositivos para regular e proteger de usos excessivos o meio ambiente. Na Legislação Ambiental Brasileira, dentre outras¹⁹³, se destacam o Capítulo VI/ART. 225, na Constituição de 1988, a publicação da Lei 9.605/1998 que dispõe sobre crimes ambientais e a Lei do Sistema Nacional de Unidades de Conservação, nº 9.985/2000, com mecanismos à defesa dos ecossistemas naturais e preservação dos recursos naturais neles contidos.

Mas, o mundo ávido, sedento, a se orientar por padrões e racionalidades cultivadas na expectativa de *liberté*, se cerca e é cercado de fabricos a acentuar diferenças entre as representações capitalistas e assumidamente falciformes. No domínio da reconstrução,

¹⁹² No Brasil se destacam o Regimento do Pau-Brasil de 1605; a Carta Régia de 1797 e proteção de rios, nascentes e encostas que passaram a ser declarados propriedades da Coroa. A primeira Lei de Terras do Brasil nº 601/1850; em 1911 o Decreto nº 8.843, e criação da primeira reserva florestal do Brasil; a sanção em 1934 dos Códigos, Florestal e de Águas; e os da Caça, de Pesca e de Mineração, bem como a Lei de Proteção a Fauna editados em 1967.

¹⁹³ Decreto-Lei 1.413/1975 para controlar a poluição provocada pelas indústrias, Lei 6.453/1977 sobre a responsabilidade civil em casos de danos provenientes de atividades nucleares, Lei 6.938/1981, estabelece a Política Nacional de Meio Ambiente, Lei 7.347/1985, disciplina a ação civil pública como instrumento processual específico para a defesa do meio ambiente e de outros interesses difusos e coletivos.

reorganização, zonas de influência, polarização, equilíbrio do terror a detente, as frases pronunciadas, as construções içadas, as imagens projetadas, juntas ou separadas, permanecem sem acenar para o abrigo, ou acolhimento universal. Pelo contrário, as portas e janelas se abriram a diletos, elegíveis que preencheram os requisitos necessários a definir quem deve e pode participar do jogo. Assim, deficiências e suficiências, pernosticamente, foram apontadas, a infiltração das estruturas invadiram as superestruturas, os sinais apontaram a missão perseguida consistir em atuar sobre desejos e vontades. Nesse sentido, gradativamente a uniformização é elevada ao expoente de certeza, até atingir critérios comparáveis a necessidades, constantemente renovadas pelo espírito enviesado da destruição criativa (SCHUMPETER, [1942] 1984) impregnada a compreensão do prazo de validade e descarte.

Diante de ambiguidades, as palavras e especialmente as coisas, o aparecimento de incertezas e as mudanças dentro das mudanças levaram o ser humano se deslocar, sem norte, instintivamente seguir e ser passageiro. O agente da transformação que ambicionou, pretendeu, sonhou mudar o mundo para fazê-lo melhor, aos poucos, passou a assistir “tudo em cima do muro”. Seria o fim da ideologia, cunhada por Destutt de Tracy, como postulou Daniel Bell em 1960?

De instantâneo é difícil prever, mas dia-a-dia a aceitação dessas condições são mais latentes. A condução deixa de manifestar coerção, a vida acorda tocada pela velocidade de modas, tendências que parecem lógicas, e tudo se veste de legal e passageiro. De contínuo, o indivíduo é compelido a manter distância de pontos, portos, lugares da memória, do sentimento, da intimidade, até não mais ver ou sentir falta. O que vitima a percepção das luzes, de ser parte, compartilhar lembranças e ter esperanças.

Dessa forma, paulatinamente as diligências permeiam intervenções, cujo caráter experimental antecedente escapa desse crivo e adquire a autoridade de exemplo, de modelo e padrão. A interpretação vertical de conceitos, categorias, regimentos grifam instrumentos “legais” produzidos pelos autenticados/legitimados com poder de definir os tons nas paletas e as partituras das coisas do século XXI. Como sabido, qualquer ação provoca uma reação e as antrópicas interferem diretamente nos processos naturais, detém o poder de acelerar ou retardar a manifestação dos fenômenos físico-químicos. Se as

razões que determinam as intervenções são coerentes ou não, certas ou erradas, cabe a cada época e as respectivas mentalidades julgar e reagir.

Logo, da posição em que nos encontramos, acredita-se o grande dilema da sociedade, sobretudo a partir desse século, provavelmente é se deixar entrar definitivamente no campo da especulação, ou melhor, das supostas certezas. Mas a dúvida quanto ao finito, a promoção das experiências degeneradoras, até então irreversíveis, e a baixa expectativa do agir de tal modo que as gerações vindouras não sejam prejudicadas, aos poucos deslocam percepções e critérios de verdade. Talvez seja bom os indivíduos hesitarem na sua capacidade em formular respostas. É compreensível, afinal tudo se cerca de questionamentos, imprevisíveis, limitações, condicionamentos, inibições e estímulos. Ainda mais, no tempo em que o mínimo qualitativo, conforme as predisposições de capitais, submete o máximo quantitativo às suas propostas e o saber fazer é controlado pela DIT. Muito mais, ao sabor de racionalidades acordadas ao lado do cumprir apenas a tarefa singular, afinal saber mais e esperar pode significar perder tempo, e tempo é dinheiro.

No mundo elevado à potência de “x”, onde o expoente se cerca de implicações às cifras, seria prudente, preciso, voltar a navegar lentamente e descobrir o preciso na simplicidade da vida. Principalmente, quando o consertar pode ser substituído, as construções precedem e sucedem demolições, a velocidade não dá tempo de enxergar e com os olhos do coração ver, identificar, aprofundar, acomodar e pertencer. Afinal, as raízes precisam ser superficiais, flutuantes, o familiar se torna exótico, alheio, estranho e se faz tudo por qualquer coisa. Porque, o muro que transpassa o alcance da percepção, bi e tridimensional, silenciosamente aprisiona, transforma qualquer lugar em espaço de produção ou em qualquer coisa sem territorialidade. Não apenas arames farpados, artefatos eletrificados, sofisticados sistemas de vigilância visíveis e invisíveis nos cercam, mas políticas, que deveriam ser públicas, decidem assumir escolhas inteligíveis e na parceria com a particular privada obedece a “lógicas estruturadas”.

Nas regras desse jogo, sobreviver naturalmente é vender trabalho, axiomas e emoções aos Megagrupos. O ente contemporâneo, a não ser com intuito de apropriar-se de “coisas”, eliminar concorrência e ganhar mais dinheiro com o diferencial, despreza o

simples, o individualizado, a baixa escala e o artesanal. Há algum tempo, as aquisições incorporam a forma e a opinião, carteis, trustes e holdings deixaram de dominar exclusivamente a produção de necessidades para produzir a necessidade das coisas. As mãos, que acionam botões de máquinas, fabricam comportamento, controlam ambientes naturais e civis, adestram inteligências (GARDNER, 1983), materializam realidades e assim ‘enformam’ mentalidades.

O *enclosure* do século XXI é o domínio que exerce o supercontrole do espaço, da compreensão de público e privado, da noção de liberdade. Em função de equacionar a concentração de poderes, naturalmente imprime paradoxos como a desnaturalização, a banalização e, nas palavras de Milton Santos (2000), a desumanização. A espécie humana volta a ser vendida e comprada, e o alvedrio privatizado só admite escolher o que determina os organismos subordinados à imanência do dinheiro. Esse critério de verdade, decide passo a passo afastar o indivíduo da natureza, da sua própria natureza, e escolher passa a ser optar pelo que já se escolheu. Para tanto, quase todo mundo é impedido de viver do que tece, a vida tem preço e os produtos, nas prateleiras do mercado, pertencem e são produzidos pelos poucos que ninguém reconhece.

Quanto aos produtos que abastecem entrepostos, não passam disso, pois as tecnologias começaram a dispensar o que foi para fazer o que será. Não pretende depender de tempo e de terra para semear, florescer e colher, ou esperar um peixe físgar a isca. Aliás, há algum tempo despreza a paciência e o respeito aos sinais da natureza, já que de maneira sintética, com a reunião de substâncias químicas é possível fazer um algo similar a qualquer coisa. Mas será possível despedir das referências naturais, quais serão os limites da fabricação, afinal do que é feito?

A humanidade aumenta progressivamente velocidades e escalas, as pessoas que mal aprendem a andar são obrigadas a correr e sem olhar para trás. Diametralmente, podem se perder entre riscos pela falta de atenção ao percurso, afinal não miram os sinais de exaustão e da possível insustentabilidade.

Segundo a ideia de Robin George Collingwood, publicada em 1946, “o valor da história consiste em sua faculdade de nos ensinar o que o homem fez e, nesse sentido, o que o homem é” (COLLINGWOOD, 1972, p.17). Por sua vez, Eric Hobsbawm assina:

A destruição do passado - ou melhor, dos mecanismos sociais que vinculam nossa experiência pessoal à das gerações passadas - é um dos fenômenos mais característicos e lúgubres do final do século XX. Quase todos os jovens de hoje crescem numa espécie de presente contínuo, sem qualquer relação orgânica com o passado público da época em que vivem. Por isso os historiadores, cujo ofício é lembrar o que outros esquecem, tornam-se mais importantes que nunca no final do segundo milênio. Por esse mesmo motivo, porém, eles têm de ser mais que simples cronistas, memorialistas e compiladores (HOBSBAWM, 1995, p.13).

Por isso, se nada informar ou indicar, dentro dos padrões vigentes, onde se está e o que se é, o maior perigo é perder os referenciais. O *enclosure*, ao qual fomos submetidos, aprisiona e padroniza, define sentimentos. limita sentidos e compreende o outro como um número a engrossar estatísticas. Os indicadores de consumo que recomendam consumidor e consumido, mercadoria e mercado, produtor, produto e produzido, também elegem candidatos e eleitores. Para as forças que encarnam e controlam os instrumentos de poder, o antigo rebanho virou número.

Na realidade, por provocação, para os que estão fora das cercas, - se é possível? -, o outro desintegra e assume o caráter de supranumerário. Em outras palavras, a compreensão do econômico-político, além de conceito formulado por Robert Castel (2005) ou do entendimento de estar a mais, podem ser considerados ambigualmente ativos/passivos. Ademais, são argumentos e justificativas que não podem se justificar, e os estudos sobre essa “espécie diferente”, salvo exceções, sempre buscam identificar, classificar e determinar arquétipos, como se não houvesse desígnios. De forma intransigente, pode-se cair na armadilha de determinar como deve ser e se comportar, talvez pelo alcance da compreensão uníssona de bem ou mal, e a obrigação de seguir parâmetros. Pois tudo que não se pode medir, classificar e controlar, os inclassificáveis e incontrolláveis, costumeiramente encontram-se no limbo, fora da forma, da maneira como se aprende.

Depois de iluminar móveis, observar o cercamento do século XXI atrapalhar o olhar ante ver limites, continuemos de maneira objetiva ao ponto de partida, a crítica do objeto.

Embora seja quase impossível determinar o porto ideal, pode-se dizer, as embarcações que zarpam do Porto parecem descrever rotas bem definidas e se habilitar

ao enfrentamento das tormentas. Enquanto as que lançaram, lançam e içam ancoras na Guanabara, no Brasil, em virtude de tempestades, da ação do tempo, desconhecimento do traçado, ou mesmo das artimanhas descobertas de Cabral, apresentam sensíveis avarias.

Noutras palavras, os riscos a ameaçar o ambiente pelos efeitos deletérios da biota, na Baía de Sepetiba, uma ilha de sentimentos como se conheceu até bem pouco tempo, naturalmente são amplificadas nas escalas de força, velocidade e intensidade. Maiormente, em relação ao processo que demudou, em quinhentos anos, e fez da Baía de Guanabara alvo de propostas, sem efeito, redentoras. Assim, no processo deveras impactante, mesmo ao considerar os evidentes avanços na legislação, ciência e tecnologia, a refratariedade nos propósitos, interesses e resultados, sem pensar desempenho, levam a questionar, principalmente ao usar o sentido da visão e vê-la.

Apesar de leis haverem, hiatos impedem correspondências à justiça, seu cumprimento ainda é raro, e quando da aplicação, dificilmente os prejuízos ao cometedor, frequentemente por sanções pecuniárias, equivalem ao peso substancial dos danos provocados pelo, quando muito reconhecido, criminoso. Em segundo lugar, por algumas dúvidas, suspeitas e acusações durante a presunção do problema se dirimirem nas investigações criminais acerca de empreendimentos, e envolvidos, com materialidade de provas. Quanto a isso, apesar do sopro de esperança na direção objetiva e subjetiva das questões sociais e ambientais, os sentimentos que antecedem e precedem à escolha do objeto tão somente permitem ecoar um grito contido.

Justifica-se, pelo fato da noção de patrimônio ainda ser essencialmente material, as questões ambientais e sociais ainda figurarem no segundo plano, ou à margem das pautas, e as averiguações seguirem, sobremaneira, prescrições em busca de respostas do ambiente político-econômico. Nesse domínio, o espírito de corpo, historicamente, ratifica a composição de arranjos entre interessados em confundir imunidade com impunidade e manter os delírios tropicais. Graças ao hábito nefasto, suspeitos, investigados e condenados permanecem a flunar, conspirar, até mesmo exercer atividades públicas e privadas, naturalmente, a utilizar recursos amealhados ao seu bel-prazer. Mas, principalmente em razão das campanhas judiciais, policiais, parlamentares encorpem conteúdos sobre corrupção, desvio de verbas, compra de favorecimentos, formação de

quadrilhas, assim por diante. E até 2017, mesmo depois de punir severamente empresários, políticos, militares¹⁹⁴, presos em celas especiais ou nas suas “modestas” propriedades, sequer na “sétima página”, aparece qualquer menção direta aos crimes socioambientais. É fato, os EIA/RIMA por conta do *ethos*, distanciando-se da presunção ética, advogam peças confeccionadas em mega escritórios dirigidos a institutos subordinadas, para defesa de megaempreendimentos e garantia de interesses à altura dos mega investimentos. Para tanto, os honorários recebidos podem, inclusive, ter origem suspeitas, mas não parecem passíveis de investigação.

Na prática, em função da anuência às paisagens, dinâmicas tradicionais e a sociedade como um todo continuam a receber impactos, registrar a mortandade de peixes, de botos e o despejo de rebotalhos.¹⁹⁵ A Baía de Guanabara continua a padecer dos mesmos males mesmo com o “benefício” dos antigos projetos de recuperação e as mais recentes promessas olímpicas, inauguração de estações de tratamento e teórica desativação de lixões.¹⁹⁶

Outro elemento que reforça a cisma de Sepetiba ocorre por conta dos implementos na arquitetura das grades, previsíveis, nos arredores dos empreendimentos, mais precisamente do Estaleiro e base Naval, ao receberem, em 2016, o código ISPS - *International Ship and Port Facility Security Code*. O protocolo de segurança máxima, inspirado pelo atentado de 11 de setembro de 2001 nos Estados Unidos da América para proteger Navios e Instalações Portuárias, passou a cercar o “Mar de Minas”¹⁹⁷ em que a Baía de Sepetiba foi convertida.

Por essas razões, é difícil creditar aos projetos - como na construção do Porto de

¹⁹⁴ Caso do vice-almirante Othon Luiz Pinheiro da Silva, Presidente da estatal Eletrobras Eletronuclear 2005 a 2015, quando afastado devido a investigações que leva a sua condenação, pelo juiz Marcelo da Costa Bretas, a 43 anos de prisão por corrupção e lavagem de dinheiro em agosto de 2016.

¹⁹⁵ Um exemplo, é o despejo de chorume do aterro sanitário, em Seropédica, no Valão dos Bois e Rio da Guarda, pelo menos entre fevereiro, julho e dezembro de 2016, disponíveis em: <<https://videos.bol.uol.com.br/video/moradores-denunciam-despejo-de-chorume-que-esta-indo-para-baia-de-sepetiba-0402CD183470E0816326>>; <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2016/07/chorume-e-lancado-em-rio-que-chega-baia-de-sepetiba-no-rj.html>>; <<http://www.jb.com.br/rio/noticias/2016/02/25/deputados-vistoriam-vazamento-de-chorume-em-seropedica/>>; <<http://www.concursosrj.com.br/2016/02/a-um-passo-da-tragedia-vazamento-de-100.html>>. Acesso 20 set. 2017.

¹⁹⁶ Disponível em: <<http://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2016-09-12/chorume-de-gramacho-nos-rios.html>>; <<https://memorialatina.net/2016/07/15/chorume-e-vazamento-de-oleo-na-baia-da-guanabara/>>. Acesso em: 25 set. 2017.

¹⁹⁷ Em pelo menos três acepções, espaço para mineradoras, à produção mineral do Estado de Minas Gerais e ao projeto bélico militar/nuclear.

Leixões, desprovida inicialmente de maiores preocupações ambientais, compreensível para a concepção do século XIX – determinadas intenções em sintonia com as demandas mais atuais, ou seja, políticas de preservação ambiental e de inclusão da comunidade. Apesar de envergar bandeiras, do abrigo na acepção da palavra, manterem o respeito às características naturais e aproveitamento dos seus atributos de modo a não interferir abruptamente nas bases geomorfológicas. No alcance do olhar, da pesquisa, estas se mostram ineptas em nutrir racionalidades alinhadas às preocupações com a atividade-meio, manter o seguimento laboral preexistente lastreado na pesca artesanal, na agricultura e no turismo. Sem entrar em pormenores, os empreendimentos vorazmente assinam rubricas na contramão da sobrevivência das comunidades junto aos empreendimentos que delas se avizinham. As empresas, construídas pela arquitetura do poder, ao privilegiar os aspectos financeiros e comerciais se distanciam dos compromissos, de recomendações nacionais e internacionais, afeitos as lógicas socioambientais e de propor ações afirmativas. Talvez, ainda estejam longe dos valores intrínsecos ao “Dia do Porto de Leixões”, a recepção de pesquisadores nas instalações, a possibilidade de examinar documentos, assim como a disponibilidade, de forma transparente, dos dados referentes a metas e convenções ambientais ou de atuar direta e indiretamente nas iniciativas sociais.

Em suma, no contraste do inorgânico que invade a baía é quase impossível identificar vontade de estreitar relações com a sociedade. Por isso é mais fácil, ao enxergar os sinais, não conseguir assimilar nas intervenções, empreendimentos ou políticas públicas, coisas além de palavras. Vocábulos, estrategicamente escolhidos por conter potenciais de abranger o bem comum e a economia que nasce dos afetos.

Como antecipado, por mais que a tese receba críticas, seja contestada e os protocolos acadêmicos obriguem revê-la, inspirado nas ideias de Voltaire (1694-1778), mais que defender um pressuposto se sustenta na liberdade dos ecos.

Ao pensar uma proposta investigativa, pergunta-se, qual o seu objetivo?

Na teoria, seria produzir o conhecimento e distribuí-lo. Mas, como na prática isso quase nunca acontece, ao contrário do resultado esperado, tais quais alguns marcos, datas e ícones a delimitar o processo, destituir os vencidos, resta alicerçar sentidos e indagar

por que é assim?

Provavelmente em virtude da pouca divulgação dos trabalhos e a incerteza quanto ao acesso universal, porquanto até mesmo quem critica o modelo no qual estamos inseridos acaba preso as suas armadilhas. A primeira é a arquitetura das grades, que parece proteger quando na verdade também aprisiona e ao invés de controlar quem está fora, rouba a liberdade de quem está dentro, ou seja, se transforma na armadilha das grades. A segunda, a sedução das prateleiras, ou do mercado, que atua inclusive sobre os maiores alçozes, obriga a comprar e vender até aquilo que não tem preço, o que não é meu nem seu e pertence a todos. No mudo supermercado a miséria, a desgraça, a poluição, o destino, as pessoas, sem pudores, podem ser capitalizadas. Dessa forma, invariavelmente, fazemos pacto com Mefistófeles, aceitamos a fixidez, o automatismo e nossa passividade transforma ideias em coisas, consignam a reificação (LUKACS, [1923] 2003).

Afora isso, não se chega a uma, mas algumas conclusões sobre a pretensão do trabalho.

A realização da investigação preenchida por olhares, vivências e expectativas, com aporte a variadas experiências e campos do conhecimento, guarda a ambição de inspirar racionalidades menos amparadas em grandezas binárias e mais afeitas à convivência humanizada das mentalidades. Assim, procura defender o consentimento de ambientes ornados pela cooperação, solidariedade entre indivíduos que respeitem os valores intrínsecos as diferentes naturezas e grandezas. Aconselhar a memória se ocupar em produzir respostas, também questionamentos, pela certeza de até ela poder ser perecível, e somente as dúvidas e as incertezas perenes, inoxidáveis, até mesmo renováveis. Observar no amalgama de cenários, únicos, particulares expectativas do presente e passado montarem experiências. Ilustrar, como as cidades, as pessoas e os lugares fazem, dirigem e cuidam de seus patrimônios. Em um sentido mais amplo, quando o longo prazo parece ser tão breve, contido no agora, os ativos e passivos não passam de metáforas cuja propriedade é inelástica.

Finalmente, ao ponderar as regras do jogo em que os valores naturais e culturais podem ser medidos, tocados e até trocados pelo financeiro, dizer certamente elas também

podem ser modificadas. Contudo, é preciso planejar urgentemente as bases da mudança na paisagem, humana e natural, com as experiências comprovadas de a vida ser a coisa mais valiosa. Ainda, ser provável o planejamento surpreender a ponto de recuperar e devolver as esperanças nascidas com a ideia de democracia. Especialmente, ao verificar o descontentamento com o *statu quo* admitir o crescimento de autômatos, definidos por algoritmias e fluxogramas, a despertar os perigos em ideias ultranacionalistas, intolerantes ao outro, sustentar projetos com o aumento da exploração e da tecnologia de destruição.

Porém, de volta ao universo do possível e provável à tese. Se o estudo conseguir viajar o espaço-tempo e tocar alguma pessoa. Nela, provocar desconforto, inquietação de modo a estimular parar, olhar e ver as coisas que puderam e ainda não podem ser ditas. Levá-la a tentar formular outras perguntas e respostas, consertar as expostas, cumprirá a sua função.

Aos olhos dessa pesquisa, talvez as paisagens não consigam demonstrar maiores significados aos tons da lembrança, mas às cores e sons que não admitem o sentido esquecer. E, apesar do improvável não condenar o possível, ao olhar tantos ornitorrincos artificiais, inclusive esse próprio, pode não adiantar muito enxergar o amanhã se não conseguimos ver o melhor na paisagem do aqui e agora. Portanto, parafraseando a poeta Cecília Meireles, que em 1937 escreveu o poema “Guitarra”, a maior pena talvez não seja a de ver morrendo a Baía de Sepetiba, mas saber o quê e quem a mata.

Referências bibliográficas

ABREU, Maurício de Almeida. **Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. 4 ed. Rio de Janeiro: IPLANRIO/Zahar, 1987.

ACSELRAD, Henri; PÁDUA, José Augusto; HERCULANO, Selene. **Justiça Ambiental e Cidadania**. Rio de Janeiro: Relume-Dumará, 2004.

ADAMS, Cristina. **Caíças da Mata Atlântica**: pesquisa científica versus planejamento e gestão ambiental. São Paulo, Annablume: FAPESP, 2000.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE D'OURO E LEIXÕES. **Estudos das Obras Necessárias à Melhoria da Acessibilidade e das Condições de Segurança na Barra do D'ouro**. Matosinhos, 1996.

ALENCAR, Emanuel. Mesmo poluída, Sepetiba é fonte de 300t de pescado por mês. **O GLOBO**. Rio de Janeiro., 01 mar. 2016. Rio. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/mesmo-poluida-sepetiba-fonte-de-300t-de-pescado-por-mes-15470084>>. Acesso 18 mar. 2016.

ALVES, Jorge; DIAS, Emilio. O Fio de água - O Porto e as Obras Portuárias (Douro-Leixões). **Revista da Faculdade de Letras**: História, série III, vol. 02, p. 93-106, 2001.

ALVES, JORGE F; TORRES, JOSÉ LIMA. **DOURO & LEIXÕES**. A vida portuária sob o signo dos bilhetes postais. Porto, Asa Editores, 2002.

AMADOR, E. S. **Assoreamento da Baía de Guanabara** – Taxas de Sedimentação. Na. Acad. Brasil. Ciências, 52 (4):723-745, 1980.

_____. Baía de Guanabara: um balanço histórico. In ABREU, M. (Org.). **Natureza e Sociedade no Rio de Janeiro**. Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esporte. Rio de Janeiro, 1992.

_____. **Baía de Guanabara e Ecossistemas Periféricos**: Homem e Natureza. Elmo S. Amador, Rio de Janeiro, 553 pp., 1997.

_____. **Baía de Guanabara**: ocupação histórica e avaliação ambiental. Rio de Janeiro: Interciência, 516 pp., 2013.

ANDRADE, F.; CABRAL, H.; BORGES, M. F. Ambientes costeiros. In: PEREIRA, H. M.; DOMINGOS, T.; VICENTE, L.; PROENÇA, V. (Ed.). **Ecossistemas e Bem-Estar Humano: Avaliação para Portugal do Millennium Ecosystem Assessment**. Lisboa: Escolar Editora, 2009, pp. 413-435.

ARAUJO, D.S.D; MACIEL, N.C. **Os manguezais do recôncavo da baía de Guanabara**. Rio de Janeiro, Cadernos da Fundação Estadual de Engenharia do Meio Ambiente (FEEMA), Divisão de Comunicação e Treinamento, (Série Técnica 10/79), 1979. 60 p.

ARAÚJO, Joaquim de. **História da Afurada**. Cucujães: Junta de Freguesia de São Pedro da Afurada, 1992.

ARENDT, Hannah. **A Condição Humana**. 10ª ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2007.

AUGÉ, Marc. **Não lugares**: introdução a uma antropologia da super modernidade. Tradução de Maria Lúcia Pereira. Campinas: Papirus, 2012.

BACKHEUSER, E. **Os sambaquis do distrito federal**. Boletim Geográfico. Rio de Janeiro, 35: 39-60 pp., 1946.

BAPTISTA, Angélica. **Contributo para reabilitação do Centro Histórico de Vila Nova de Gaia**. A cor nos revestimentos de fachada. Dissertação apresentada para obtenção do grau de Mestre em Património e Turismo. Universidade do Minho, Guimaraes, 2004.

BARBOSA, S. R. C. S. Identidade social e dores da alma entre pescadores artesanais em Itaipu, RJ. **Ambiente e Sociedade**, vol. 7, n. 1, 2004, pp. 107-131.

BARRETO, Lima. O Prefeito e o povo. Careta, Rio de Janeiro, 15 jan. 1921. In. RESENDE, Beatriz. VALENÇA, Rachel (Org). **Lima Barreto: Toda Crônica**. Vol II. Rio de Janeiro: Agir, 2004.

BARROCA, Mário Jorge. **As fortificações do litoral portuense**. Lisboa: Inapa, 2001.

BARROS, Amândio Jorge Moraes. Barcos e Gentes do Mar do Porto (séculos XIV e XVI). **Revista da Faculdade de Letras: Historia Serie II**, vol. 14, 1997, pp.167-230.

_____. O porto de Viana e a construção do Cais da Alfândega (1631-1633). **Revista da Faculdade de Letras: Historia Serie III**, vol. 7, 2006, pp.133-147.

_____. **Porto. Construção de um espaço marítimo nos alvares dos tempos modernos**. Tese de Doutoramento em História Moderna. Porto. FLUP. 2004.

BARROS, Manoel de. **Arranjos para assobio**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1982.

_____. **Retrato do artista quando coisa**. Rio de Janeiro: Record, 1998.

_____. **Poesia Completa**. São Paulo: Leya, 2011.

BASCH, C. E. Focus group interview: na underutilized research technique for improving theory and practice in health education. **Health Educ Q**, v.14, n.4, p.411-48, 1987.

BASTO, A. de M. O Porto medieval (Ensaio histórico-topográfico). In: **Memórias de Comunicações apresentadas ao Congresso de História Medieval**. II Congresso do Mundo Português. Lisboa, vol. II, p. 675-708, 1940.

BAUDRILLARD, J. **Simulacros e simulação**. Trad. Maria João da Costa Pereira. Lisboa: Relógio d'água, 1991.

Bell, Daniel. **The End of Ideology**: On the Exhaustion of Political Ideas in the Fifties. Glencoe, Illinois: The Free Press, 1960.

BENCHIMOL, Jaime Larry. **Pereira Passos: um Haussmann tropical**. Tese de mestrado em Planejamento Urbano, COPPE/UFRJ, 1982.

BERANGER, Abel. Dados Históricos de Cabo Frio. **Projeto Cabo Frio 500 anos de história**. Cabo Frio: Banco do Brasil, 2003.

BERDOULAY, Vincent. **Modernismo e espaço público**: O Plano Agache do Rio de Janeiro. Revista Território - Rio de Janeiro - Ano VII – no 11, 12 e 13 - set./out., 2003.

BERNARDES, Lysia M. C. Expansão do espaço urbano do Rio de Janeiro. In: BERNARDES, L. M. C. & SOARES, M. T. S. **Rio de Janeiro**: Secretaria Municipal de Cultura, D. G. D. J. C. Biblioteca Carioca. 160p., 1987.

BETHEL, Leslie (Org.). **História da América Latina**: de 1870 a 1930. Tradução Geraldo de Souza – 1ª Edição. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo; Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2008.

BETTENCOURT, Luísa Catarina Freitas Andrade. A morfologia urbana da cidade de Funchal e os seus espaços públicos estruturantes. In: **Malha urbana**, nº 10, 2010.

BRANDÃO, Raul. **Vale de Josafat**. III - Volume de Memórias. Lisboa, Seara Nova, 1933.

BRASIL, Rio de Janeiro. **Decreto nº 2.190, de 12 de junho de 1858**. Prorroga por hum anno o prazo marcado no § 9.º da Condição 2.ª do Decreto n.º 1.929 de 26 de abril de

1857 para começo das obras relativas ao serviço da limpeza das casas da Cidade do Rio de Janeiro, e esgoto das águas pluviais.

BRITTO, Ana Lucia. Saneamento da Região Metropolitana do Rio de Janeiro – Uma avaliação das ações do Programa de Despoluição da Baía de Guanabara. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v.5, n.1. maio 2003.

BOURDIEU, Pierre. **O poder simbólico**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil; Lisboa: DIFEL, 1989.

_____. **Sociologia**. (Org. Renato Ortiz). São Paulo: Ática, 1983.

BUARQUE, S. C. **Metodologia e técnicas de construção de cenários globais e regionais**. Brasília: Ipea, 2003.

BULLARD, Robert. Enfrentando o racismo ambiental no século XXI. In: ACSELRAD, Henri; PÁDUA, José Augusto de; HERCULANO, Selene (Org.). **Justiça ambiental e cidadania**. São Paulo: Delume Lumará, 2004.

BUTTIMER, A. Hogar, Campo de Movimiento y sentido del Lugar. In: RAMÓN, Maria Dolores Garcia (Org.). **Teoria y Método en la Geografía Anglosajona**. Barcelona: Ariel, 1985, p. 227-241.

CABRAL, Diogo de Carvalho. Floresta, política e trabalho: a exploração das madeiras-de-lei no Recôncavo da Guanabara (1760-1820). In: **Revista Brasileira de História**. SP: ANPUH, vol. 28, n] 35, jan-jun, 2008, p. 217-244.

CANABRAVA, Alice F. A grande lavoura. In HOLANDA, S. B.(Org.) - **História Geral da Civilização Brasileira**. 4. ed., SP, Difel, 1985, T.II, V.4., p. 85.

CARDOSO, E. D. **O Capital Imobiliário e a Expansão da Malha Urbana do Rio de Janeiro**: Copacabana e Grajaú. Dissertação de mestrado. IGEO/UFRJ, 1986.

SOUSA, Cláudia Sofia Fernandes de. **A História do Sistema de Informação Contabilística duma Autoridade Portuária Portuguesa: 1953-2016**. Dissertação de mestrado. Instituto Superior de Contabilidade e Administração do Porto/IP, Porto, 2016.

CARDOSO, Luís, (P.e). **Memórias Paroquiais do padre Luís Cardoso ou Dicionário Geográfico**. [manuscrito]. Acessível na Torre do Tombo, Lisboa, Portugal. (L. 321), 1758.

CARVALHO, Aída Maria Oliveira. **A comunidade cristã-nova de Vila Nova de Foz de Cõa**: rupturas e continuidades séculos XVII e XVIII. Câmara Municipal de Vila Nova de Foz de Cõa, 2000.

CARVALHO, José Murilo de. **Os Bestializados**: O Rio de Janeiro e a República que não foi. São Paulo: Companhia das Letras, 1987

CARVALHO, Lia de Aquino. **Contribuição ao estudo das habitações populares**: Rio de Janeiro, 1886-1906. Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1986.

CARVALHO, T. P. **Bairro da Sé do Porto**. Contributo para a sua caracterização histórica. Porto, Câmara Municipal do Porto. CRUARB/CH, 1996.

CASTEL, Robert. **As metamorfoses da questão social**: uma crônica do salário. Tradução de Iraci D. Poleti. 5. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2005.

CERTEAU, Michel de. **A Escrita da História**. Rio de Janeiro: Forense-Universitária, 1982.

CKC (Chuo Kaihatsu Corporation) & COBRAPE (Companhia Brasileira de Projetos e Empreendimentos). **Plano para o Desenvolvimento Sustentável da Baía de Sepetiba (PDS - Sepetiba)**. BID e SEA/RJ. Rio de Janeiro, 2011, 80p.

CLAUZET, M.; RAMIRES, M.; BARRELLA, W. Pesca artesanal e conhecimento local de duas populações caiçaras (Enseada do Mar Virado e Barra do Una) no litoral de São Paulo, Brasil. **Revista Multiciência**, Campinas, v. 4, p. 1-22, maio. 2005.

CLETO, Joel. Leixões – Pequena História de um Grande Porto. **Porto de Leixões**. Fotografias de Domingos Alvão, Emílio Biel. Leça da Palmeira: APDL, 1998.

CLETO, Joel; FARO, Suzana. Os Titãs do Porto de Leixões. **O Comércio do Porto**. Porto, 26 nov. 2000, Revista Domingo, p.19-22.

CSA - Companhia Siderúrgica do Atlântico (TKCSA). **Impactos e Irregularidades na Zona Oeste do Rio de Janeiro**. PACS, 2ª Edição. Rio de Janeiro, 2009.

COELHO, Victor. **Baía de Guanabara**: Uma história de agressão ambiental. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2007.

COHEN, S. C.; BODSTEIN, R.; KLIGMAN, D. C.; MARCONDES, W. B. **Habitação saudável e ambientes favoráveis à saúde como estratégia de promoção da saúde**. Rio de Janeiro: *Ciência & Saúde Coletiva*, vol.12, núm. 1, pp.191-198, 2007.

COLLINGWOOD, Robin. **A ideia de história**. Lisboa, Ed. Presença/Martins Fontes, 1972.

COENTRÃO, Abel. Câmara de Gaia estuda formas de travar construções junto ao Douro. **Público**, on-line. Vila Nova de Gaia, 27, novembro, 2015. Disponível:

<https://www.publico.pt/2015/11/27/local/noticia/camara-de-gaia-estuda-formas-de-travar-construcoes-junto-ao-douro-1715726>. Acesso, 12 set. 2016.

CORREIA, Luísa. Matosinhos, terra de milagres e história. **Jornalismo Porto Net (JPN)** /Universidade do Porto, on-line. Porto, 6, junho, 2017. Disponível: <https://jpn.up.pt/2017/06/06/matosinhos-terra-milagres-historia/>. Acesso, 9 ago 2017.

COSTA, Francisco Barbosa da. **Notas Monográficas de S. Pedro da Afurada**. Vila Nova de Gaia: Gailivro, 2003.

COSTA, L. **Naus e Galeões na Ribeira de Lisboa**: A construção naval no século XVI para a Rota do Cabo. Patrimonia Histórica, Cascais, 1997.

COSTA, Renato da Gama-Rosa. **Entre “avenida” e “rodovia”**: a história da Avenida Brasil (1906-1954). Tese de doutoramento Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, UFRJ Rio de Janeiro, 2006

CRUZ, A. **O Porto nas Navegações e na Expansão**. Porto: Faculdade de Letras. Centro de Estudos Humanísticos, 1972.

DARDEL, E. **O homem e a terra**: a realidade geográfica. São Paulo: Perspectiva, 2011.

DAUSTER, T. A Fabricação de livros infanto-juvenis e os usos escolares: o olhar de editores. **Revista Educação/PUC-Rio**, n. 49, 1999, p. 1-18.

DELEUZE, G.; GUATTARI, F. **Mil Platôs**: capitalismo e esquizofrenia. Vol. 2. Rio de Janeiro: Ed.34, 1995.

DEVY-VARETA, N. Para uma geografia histórica da floresta portuguesa - As matas medievais e a «coutada velha» do Rei. **Rev. Fac. Letras, Geografia**, Porto, I Série, Vol. I, pp. 47-67, 1985.

DIEGUES, A. C. S. **Pesca e marginalização no litoral paulista**. Dissertação (Mestrado em Sociologia) - Universidade de São Paulo, 1973.

DOMINGUES, Álvaro. **Porto e Rio Douro, a Construção de uma Nova Relação**. Porto: Museu do Douro, 2007.

DRUMMOND, José Augusto. **Devastação e preservação ambiental no Rio de Janeiro**. EDUFF. Niterói, 1997.

DUARTE, Carlos M., PITT, Kylie A., LUCAS, Cathy H., et al., *in press*. Is global ocean sprawl a cause of jellyfish blooms? **Frontiers in Ecology and the Environment**. Sidney, 2012, doi:10.1890/110246.

DUARTE, L. M.; BARROS, A. J. M. **Corações aflitos**: navegação e travessia do Douro na Idade Média e no início da Idade Moderna. Douro - Estudos e Documentos. Porto. 2:4, p. 77-118, 1997.

ELIAS, Norbert. **O Processo Civilizador**: Uma História dos Costumes. Vol. 1 Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993 [1939].

_____. **A Sociedade de Corte**: Investigação sobre a sociologia da realeza e da aristocracia de corte, Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editor, 2001 [1969].

FEEMA – Fundação Estadual do Meio Ambiente. **Projeto de Recuperação Gradual do Ecossistema da Baía de Guanabara**, 1990.

FERRÃO, Bernardo José. Projecto e Transformação Urbana do Porto na Época dos Almadás. 1758-1813. **Uma Contribuição para o Estudo da Cidade Pombalina**. Porto, 1989.

FOUCAULT, Michel. **A Arqueologia do Saber**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1986.

_____. **Microfísica do Poder**. Rio de Janeiro: Edições Graal, 2004.

_____. **Vigiar e punir**. Petrópolis: Vozes. 1987.

FORMAN, R. T. T.; GODRON, M. **Landscape ecology**. New York: John Wiley and Sons, 619 p., 1986.

FRAGOSO, João Luís. **Homens de grossa aventura**: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro – 1790 – 1830. RJ: Civilização Brasileira, 1998.

FREITAS, Marcelo Bessa; RODRIGUES, Silvio C. A.; MIRANDA, Luciana; SILVA, Viviane Brito. **Impactos de grandes empreendimentos projetados para a região da Baía de Sepetiba nas condições de vida e situação de saúde dos trabalhadores da pesca das Colônias de Pedra de Guaratiba (Z-14), Sepetiba (Z-15) e Itacuruçá (Z16)**. Relatório de Pesquisa. FAPERJ: Rio de Janeiro, 2013.

FREITAS, Marcelo Bessa; GONDIM, Grácia; FREITAS, Jairo; PEITER, Paulo Cesar; CASANOVA, Ângela. **A construção compartilhada de cenários exploratórios e prospectivos entre atores envolvidos em conflitos socioambientais – o caso do passivo ambiental da Companhia Mercantil e Industrial Ingá**. Relatório de Pesquisa. EPSJV/CGVAM/FIOTEC-812: Rio de Janeiro, 2009.

FRIDMAN, Fania. Cidade flutuante: os portos do Rio de Janeiro colonial. IN FRIDMAN, Fania. **Donos do Rio em nome do Rei**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor; Editora Garamond, 1999.

FUNDREM - FUNDAÇÃO PARA DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO. **Projeto-rio**: termos de referência para concepção do Plano Geral de Ocupação e Elaboração de Projetos Básicos. Fundrem, Rio de Janeiro, nov. 1979.

GALEANO, Eduardo. **As Veias Abertas da América Latina**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

GALLEGO, Eduardo Curi. Baía de Sepetiba prepara-se para o desenvolvimento sustentável. **COBRAPE**. Assessoria de Comunicação, 16 jun. 2011. Entrevista concedida a Sandra Di Croce Patrício.

GARDNER, Howard. **Frames of Mind**: The Theory of Multiple Intelligences - New York: Basic Books, 1983.

GASPAR, Jorge. Ocupação e organização do espaço. Retrospectivas e tendências. In: **Portugal, os próximos vinte anos**. Vol. 1. Lisboa: Gulbenkian, 1988.

GERONTA, Antioni. Barrios pesqueros y transformaciones urbanísticas: Afurada, Barceloneta y Cabanyal: apropiación espacio-temporal y una simbiosis en competencia y sostenibilidad. A: Seminário Internacional de Investigación en Urbanismo. **VII Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo**, Barcelona-Montevideo, junio 2015. Barcelona: DUOT, 2015.

GIRÃO, Claudia. **Parque do Flamengo, Rio de Janeiro, Brasil**: o caso da marina - parte 2. Arquitextos, 2011. ISSN 1809-6298. Disponível em:<<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/12.135/4014>>. Acesso 18 jul. 2015.

GLIK, D, GORDON, A focus group methods for formative research in child survival. An Ivorian example. **Int Q Comm Health Educ**, v.8, n.4, p.297-315, 1988.

GUICHARD, Francois. Século XX. In: RAMOS, Luís de Oliveira. (dir.). **História do Porto**. Porto: Porto Editora, 1994.

HAESBAERT, R. **O mito da desterritorialização e as “regiões-rede”**. Anais do V Congresso Brasileiro de Geografia. Curitiba: AGB, 1994, pp. 206-214.

_____. **O mito da desterritorialização**: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

HARTOG, François. Tempo e patrimônio. **Varia História**. Belo Horizonte, vol.22, nº36, p.261-273, jul/dez 2006.

HEITOR, Manoel (Org.); BRITO, J. M. B.; ROLLO, Maria F. **Momentos de inovação e engenharia em Portugal no século XX AA.VV.** Vol. II. Lisboa: Publicações Dom Quixote, 2004.

HOBSBAWM, E. **As origens da Revolução Industrial.** São Paulo: Global, 1979 pp.121-125.

_____. **A Era dos extremos.** O breve século XX. 1914-1991. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

IANNI, Octavio. **A Sociedade Global.** Rio de Janeiro: Ed. Civilização Brasileira. 194 p., 1992.

IBAMA - INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS. **Estatística da pesca 2007.** Brasília (DF), 2007.

INEA – Instituto Estadual do Ambiente. **Proposta de Criação da Área de Proteção Ambiental Estadual Marinha da Baía da Ilha Grande.** Rio de Janeiro, 2011.

INSTITUTO PEREIRA PASSOS. Secretaria Municipal de Urbanismo, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. **Coleção Estudos da Cidade** Abr. Armazém de Dados, Rio Estudos, Rio de Janeiro, 2005.

JANET, P. **L'évolution psychologique de la personnalité.** Paris: Ed. A. Chahine, 1929.

JONAS, Hans. **O Princípio Responsabilidade:** Ensaio de uma Ética para a civilização tecnológica. Rio de Janeiro: Contraponto / PUC-RIO, 2006.

KOSELLECK, Reinhart. **Futuro Passado:** contribuição à semântica dos tempos históricos. Tradução de Wilma Patrícia Maas e Carlos Almeida Pereira. Rio de Janeiro: Contraponto/ PUC-Rio, 2006.

KOSHIBA, L. PEREIRA, D. M. F. **História do Brasil.** São Paulo: Atual, 1987.

KÜBLER-ROSS, Elisabeth. **On death and dying.** ed. ut. New York: Touchstone, 1997.
KUHN, Thomas. S. **A estrutura das revoluções científicas.** São Paulo: Perspectiva, 1991.

LACERDA, A; MARTINS, P. H. Metodologia de análise de redes do cotidiano - MARES: uma etnografia do grupo focal com agentes comunitários de saúde. In: PINHEIRO, R; MARTINS, P. H. N, organizadores. **Avaliação em saúde na perspectiva do usuário: abordagem multicêntrica.** Recife: Editora Universitária UFPE; 2009. p. 271-283.

LACORTE, M. H. & ANDRADE, F. M. O Rio e o recôncavo da Guanabara. Roteiro das Excursões. In: **XX Congresso AGB**: 29-34 pp., 1965.

LAMARÃO, Sérgio Tadeu de Niemeyer. **Dos trapiches ao porto**. Rio de Janeiro: Biblioteca Carioca. Prefeitura do Rio de Janeiro, 1991.

LAMEGO, Alberto Ribeiro. **O homem e a Guanabara**. 2. ed. [Rio de Janeiro]: IBGE. Conselho, 1948.

LAVRADIO, L. M. Relatório. **Rev. Inst. Hist. Geogr. Brasil**. Rio de Janeiro, 76 parte 1: 269p., 1913.

LEAL, Pinho – Portugal antigo e moderno, vol. VII. Lisboa: Ed. Mattos Moreira, 1876.

LEFEBVRE, Henri. **La Production de l'Espace**. Paris: Anthropos, 1986.

_____. **O direito à cidade**. Tradução de Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2000.

LE GOFF, Jacques. **História e Memória**. Campinas: UNICAMP, 1990.

LIMA, Heitor Ferreira. **Formação industrial do Brasil**: Período colonial. Rio de Janeiro: Ed. Fundo de Cultura. 327p., 1961.

LUCCOCK, J. **Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil**. Tradução Milton da S. Rodrigues, apresentação de M. G. Ferri. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1975.

LUKACS, G. **História e consciência de classe**: Estudos sobre a dialética marxista. São Paulo: Martins Fontes, 2003.

MALERBA, Jurandir (Org.). **A Independência brasileira**: novas dimensões. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2006.

MALPIQUE, Celeste. **Ausência do pai**. Estudo sociopsicológico na freguesia de S. Pedro da Afurada. Vila Nova de Gaia. [Edição do Autor] Porto. 1984.

MARCIAL, E. C.; GRUMBACH, R. J. S. **Cenários prospectivos**. Rio de Janeiro: FGV, 2002.

MARQUES, Helder; RIO FERNANDES, José A.; MARTINS, Luís Paulo. **Porto: Percursos nos Espaços e Memórias**. Porto, Ed. Afrontamento, 1990.

MARTINS PH & FONTES B. Construindo o conceito de rede de vigilância em saúde. In: MARTINS PH & FONTES B. **Redes sociais e saúde: novas possibilidades teóricas**. Recife: Editora Universitária, 2004, pp. 103-116.

MARX, Karl. *O 18 de brumário de Luís Bonaparte*. [tradução e notas Nélío Schneider ; prólogo Herbert Marcuse]. São Paulo: Boitempo, 2001.

MEIRELES, Cecília. **Viagem**. Poesia, 1929-1937. 1ª ed. Lisboa: Ed.Império, 1939. 199p

MEIS, M. R. M. **Contribuição ao estudo do Terciário Superior e Quaternário da baixada da Guanabara**. Tese de Doutorado. Rio de Janeiro, UFRJ, 1976.

MINAYO, M. C. S. **O desafio do conhecimento**: Pesquisa qualitativa em saúde. São Paulo: Hucitec, 1994.

MINISTÉRIO DA PESCA E AQUICULTURA (MPA). **Boletim Estatístico da Pesca e Aquicultura**. Brasília, DF, 2011.

MONTEIRO, Vera Dailce Paiva. **Paisagem e Memória: o manguezal do Jequiá na construção da memória de uma colônia de pecadores na Ilha do Governador**. Rio de Janeiro/ Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro/Memória Social e Documento, 2005.

NORA, Pierre. **Entre mémoire et histoire**: la problématique des lieux. In: _____ (Org). *Les lieux de mémoire*. Vol. 1 La République. p. XXIV. Paris: Gallimard, 1984.

NORBERG-SCHULZ, Christian. **Genius loci**. Towards a phenomenology of architecture. Londres, Academy Editions, 1980.

O GRILO DE GAIA. Horrível desgraça. Jornal. Ano 5, nº 10, 6 de março de 1892.

OLIVEIRA, Ana Rosa de. Parque do Flamengo: **Instrumento de planificação e resistência**. Arqutextos, 2006. ISSN. 1809-6298. Disponível em:<<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqutextos/07.079/288>>. Acesso 18 jul. 2015.

OLIVEIRA, Antonio José Barbosa. **Das ilhas à cidade - a universidade visível**. A construção da Cidade Universitária da Universidade do Brasil. Dissertação (Mestrado em História Comparada) PPGHC/IFCS, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2005.

OLIVEIRA, Cátia Raquel de Sousa. **Afurada - Âncora de Identidades**. Dissertação de mestrado, Dissertação (Mestrado em História da Arte Portuguesa), Faculdade de Letras, Universidade do Porto, Porto, 2015.

OLIVEIRA, J. M. Pereira de. **Espaço urbano do Porto**: condições naturais e desenvolvimento. Coimbra, Instituto de Alta Cultura, 1973.

OTAVIO, Francisco & GOES, Bruno. **Travessia**: Ponte Rio-Niterói. Rio de Janeiro: O Globo, mídia eletrônica, 2014. Disponível em:<<http://infograficos.oglobo.globo.com/pais/ponte-rio-niteroi.html>>. Acesso em 12 de jun. de 2015.

PASSOS, Edison. Melhoramentos do Rio de Janeiro. **Revista do Clube de Engenharia**, RJ, n. 73, maio junho de 1944.

PEREIRA, Waldik. **Cana, Café e Laranja**: história econômica de Nova Iguaçu. Rio de Janeiro: FGV/SEEC, 1977.

PIMENTEL, Alberto. **O Porto há trinta anos**. Porto. Livraria Universal, 1893.

PINHEIRO, Eliane Canedo de Freitas. **Baía de Guanabara. Biografia de uma paisagem**. Rio de Janeiro: Andrea Jakobsson Estúdio Editorial, 2005.

PIZARRO, M. **Memórias históricas do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Typografia de Silva Porto, 1822.

PLANIDRO. Ampliação do sistema de abastecimento de águas de Niterói e São Gonçalo. **Estudo hidrológico e inquérito sanitário**. Rio de Janeiro, 51 p., 1970.

PORTUGAL. **Diário da República** - I Serie B, N.º 112 de 15 de maio de 2000.

PORTUGAL, José & QUINTELA, Pedro. Interpretando o lugar da Afurada na encruzilhada entre o passado, o presente e o futuro. Quaternaire Portugal - Consultoria para o desenvolvimento S. A. In: **Atas II Congresso Internacional sobre Cidades Culturais e Sociabilidade**. Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Porto, 2011.

QUINTILIANO, Aylton. **A guerra dos tamoios**. Rio de Janeiro: Relume-Dumará, ([1965] 2003).

RADINO, Hugo Lodewijk. Processo de extração de zinco de minérios constituídos de ou contendo silicato de zinco ou outros silicatos solúveis por hidrometalurgia. Patente 54.299. **Diário Oficial da União**. Brasília, DF, 19 jun. 1970. Seção 1, parte 1, p. 10253.

RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder**. Tradução de Maria Cecília França. São Paulo: Ática, 1993.

RAMIREZ, A. G.; SHEPPERD, J. The use of focus group in health reserch. Copenhagen: **Scandinavian journal of primary health care**. Suppl.1, 1988, p.81-90.

RANDOLPH, Rainer. Expansão das metrópoles, deslocamento de suas fronteiras e reorganização regional em seu entorno: perguntas e caminhos. In: RANDOLPH, R.; SOUTHERN, B. (Org.). **Expansão metropolitana e transformação das interfaces entre cidade, campo e região na América Latina**. São Paulo: Max Limonad, 2011, p.25-45.

RAU, V. **Estudos sobre a história do sal português**. Lisboa: Editorial Presença, 1984.

REIS, João José Reis & GOMES, Flávio dos Santos. **Liberdade por um fio: História dos Quilombos no Brasil**. São Paulo: Cia das Letras, 1996.

REIS, José de Oliveira. **O Rio de Janeiro e seus prefeitos: projetos de alinhamento**. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1977.

RELPH, E. C. **As Bases Fenomenológicas da Geografia**. Geografia, Rio Claro, v.4, n.7, 1979, p. 1-25.

REZENDE, V; ALVES, G. A. A Comissão do Plano da Cidade, reflexões sobre um modelo e sua contribuição à cidade do Rio de Janeiro. In: **SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO**, 7., 2004, Niterói. *Anais...* Niterói: Escola de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense, 2004.

RIBEIRO, Luiz César de Queiroz. Rio de Janeiro: exemplo de metrópole partida e sem rumo? **Novos Estudos CEBRAP**, 45: 167-182, julho., 1996

RIBEIRO, O. Formação de Portugal. In SERRÃO, J. (dir.) - **Dicionário de História de Portugal**. Porto: Livraria Figueirinhas, vol. V, p. 130-149, 1989.

RIBEIRO, Rúben. A Barra da Cidade do Porto. Breves Apontamentos. **Atas do IX Encontro Nacional de Estudantes de História**. Porto, Universidade do Porto, Faculdade de Letras, Biblioteca Digital, 2014, p. 149-165.

RIO DE JANEIRO. **Colleção de decretos, leis, deliberação e portaria do governo do estado do Rio de Janeiro 1894**. vol.1. Rio de Janeiro: Typ. Guimaraes, 1895.

ROCHA, Oswaldo Porto. **Era das demolições: cidade do Rio de Janeiro 1870-1920**. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1986.

RODRIGUES, A. O. - **De Maxambomba a Nova Iguaçu (1833-90's): economia e território em processo.** Dissertação de Mestrado, UFRJ, Rio de Janeiro, 2006.

RODRIGUES, Silvio Cesar Alves. **Os sentidos da Avenida Brasil:** da construção às transformações socioambientais no território de Manguinhos (1939 a 1954). Monografia (Bacharelado em História) - Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 110pp., 2009.

_____. **A Ilha da Madeira que vira carvão: o processo de apropriação de um território na baía de Sepetiba.** Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) - Instituto de Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2012, pp.213.

ROSSI, A. A arquitetura da cidade. Tradução de Eduardo Brandão. 2ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

ROXO, S. E. A e FERREIRA, M. O saneamento do meio físico. IN; Silva, F. N. **Rio de Janeiro em seus quatrocentos anos** - Formação e desenvolvimento da Cidade. Rio de Janeiro/São Paulo: Distribuidora Record, 1965.

RUAS, C. Caminho da Serra. In: **Retratos da Baía.** Rio de Janeiro: FAPERJ, 108-118 pp., 1994.

SÁ, Paulo Guilherme da Silva. **Contaminação do ambiente marinho por metais pesados e suas implicações sobre comunidades de pescadores artesanais.** Tese (Doutorado em Saúde Pública) Escola Nacional de Saúde Pública, Fundação Oswaldo Cruz, Rio de Janeiro, 1999, 274 pp.

SANTOS, Boaventura de Sousa. **Introdução a uma ciência pós-moderna.** Rio de Janeiro: Graal, p. 17-30, 1989.

SANTOS, Egídio. Terminal de Cruzeiros do Porto de Leixões. **Open House Porto,** Porto, 2 jul., 2017. Espaços. Disponível em:<<http://www.openhouseporto.com/places/terminal-de-cruzeiros-do-porto-de-leixoes/>>. Acesso em: 20 ago. 2017.

SANTOS, Milton. O retorno do território. In: SANTOS, Milton; SOUSA, Maria A.; SILVEIRA, Maria L. **Território: globalização e fragmentação.** São Paulo: Editora Hucitec/ANPUR, 1996, p.15-21.

_____. **A natureza do espaço. Técnica e tempo. Razão e emoção.** São Paulo: Edusp, 1996a.

_____. **Técnica, espaço e tempo:** globalização e meio técnico-científico informacional. 3 ed. São Paulo: HUCITEC, 1997.

_____. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal.** Rio de Janeiro: Record, 2000.

_____. **Território e sociedade.** 2ª Ed. 1ª Reimpressão. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2001.

SANTOS, Milton e SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI.** Rio de Janeiro: RECORD, 2001.

SANTOS, Rogério Pereira dos. **A Apropriação Social do Espaço em Áreas Residenciais Segregadas na Cidade do Rio de Janeiro: O Projeto Rio e o Programa de Titulação Social na Favela da Maré.** Monografia de Pós-Graduação Latu Sensu do Curso de Especialização em Planejamento e Uso do Solo Urbano. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2013.

SARTHOU, Carlos. **Passado e presente da Baía de Guanabara, 1565-1965.** Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1964.

SAUSSURE, Ferdinand. **Curso de Linguística Geral.** Cultrix: São Paulo, 1975.

SCHNUTTGEN, A. Breve histórico das colônias de pescadores. 1º Seminário sobre pesca artesanal. Belém. 1984. In COTRIM, Décio Souza. **Agroecologia, sustentabilidade e os pescadores artesanais: O caso de Tramandaí (RS).** Dissertação (Mestrado Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Rural – PGDR). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008.

SCHUMPETER, Joseph A. (1942). **Capitalismo, Socialismo e Democracia.** Rio de Janeiro: Zahar, 1984.

SEMADS - Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável. **Macroplano de Gestão e Saneamento da Baía de Sepetiba: Diagnóstico Ambiental maio 1998.** Rio de Janeiro, 1998.

_____. **Macroplano de Gestão e Saneamento Ambiental da Bacia da Baía de Sepetiba.** Relatório final. Rio de Janeiro: SEMADS, MMA, PNMA. Consórcio ETEP/ECOLOGUS/SM Group, 1998b.

_____. **Bacias Hidrográficas e Rios Fluminenses Síntese Informativa por Macrorregião Ambiental Rio de Janeiro.** Cooperação Técnica Brasil-Alemanha, Projeto PLANÁGUA SEMADS/GTZ, 2001.

SILVA, José R. da. Os esgotos do Rio de Janeiro: história do sistema de esgotos sanitários da cidade do Rio de Janeiro, 1857-1997. Vl. 1, Rio de Janeiro: SEAERJ, 2002.

SILVEIRA, Icarahy. Orla marítima e evolução da área portuária. In: **Rio de Janeiro em seus quatrocentos anos**. Rio de Janeiro/São Paulo: Distribuidora Record, 1965.

SIMMEL, Georg. Sociologia. **Estudios sobre las formas de socialización**. Madrid: Alianza Editorial, 1977.

_____. **Questões fundamentais da sociologia**: indivíduo e sociedade. Rio de Janeiro: Zahar, 118 pp., 2006.

SINGER, P. **Economia Política da Urbanização**. São Paulo: Brasiliense, 1973.

SOARES, Maria Therezinha de Segadas. A integração do recôncavo da Guanabara na área metropolitana do Grande Rio de Janeiro. In: BERNARDES, Lysia M. C.; SOARES, Maria Therezinha de Segadas. **Rio de Janeiro: Cidade e região**. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, pp. 42-67, 1990.

SOLIS, S. S. F. **A economia de transição na cidade do Rio de Janeiro**. Assistência médica no Rio de Janeiro: Uma contribuição para sua História no Período – 1870/1945. Convênio FINEP/SBI/CSMB, Rio de Janeiro, Xerox, 1980.

SOLIS, Sidney S. F. & RIBEIRO, Marcus Venício T. *O Rio onde o sol não brilha: acumulação e pobreza na transição para o capitalismo*. In: **Revista do Rio de Janeiro**, nº 9, pp. 117-140, 2003.

SOUSA, Armindo de. Tempos Medievais. In RAMOS, Luís A. de Oliveira (dir.) - **História do Porto**. 3ª Edição. Porto: Porto Editora, 2000, pp. 118-253.

SOUSA, Antônio Pereira; CASTANHEIRA, Elvira. Matosinhos, histórias para uma História. **Episódios e Factos dos 150 anos**. O Comércio do Porto - Câmara Municipal de Matosinhos. Porto, 2004.

SOUSA, Fernando de; ALVES, Jorge Fernandes. **Leixões**: uma história portuária. Porto: APDL-Administração dos Portos do Douro e Leixões, SA. 2002.

SOUSA, Rosival de Almeida e. **República e patrimonialismo**: a publicização do privado e a privatização do público no Brasil. Tese (Doutorado). Programa de Pós-Graduação em Sociologia. Universidade Federal de Pernambuco, 212pp., 2005.

STOER, Stephen. A Reforma Veiga Simão no Ensino. Projecto de Desenvolvimento Social ou « Disfarce Humanista »? **Análise Social**. Nº 19, s.l., pp. 793-822, 1983.

TAVARES, Domingos. **Da rua Formosa à Firmeza**. Porto, ESBAP, 1985.

_____. Um chalet sobre a duna. **Dunas - temas & perspectivas**. Revista

anual sobre cultura e património da região de Ovar (12), 25-34, 2012.

TAVARES, Maria da Conceição. **O subdesenvolvimento da periferia latino-americana: o caso do Brasil no começo do século XXI**. (Texto preparado para o Seminário em Homenagem ao Centenário de Raúl Prebisch), Rio de Janeiro, 2001.

TECNOSOLO. RIMA - Relatório de Impacto Ambiental. **Projeto de Implantação do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro, BR-493/RJ-109**. Rio de Janeiro: TECNOSOLO, 2007.

THEVET, André. **Singularidades da França Antártica**: a que outros chamam de América. Companhia editora nacional, 1944.

TOLENTINO, J & SOARES J. L. Companhia Mercantil e Industrial Ingá: “a bomba de Itaguaí”. In: ACSERALD, H. organizador. **Conflito social e meio ambiente no Estado do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Relume Dumará. 2004, p. 93-226.

TRIVIÑOS, Augusto N. S. **Introdução à pesquisa em ciências sociais**. São Paulo: Atlas, 1987.

TUAN, Yi-Fu. **Place: an experiential perspective**. Geographical Review, 65 (2): 151-165., 1975.

TURNOWSKI, S. A. **Função Industrial e a Industrialização**. Curso de Geografia da Guanabara, Associação dos Geógrafos do Brasil. Rio de Janeiro. 25-142pp., 1968.

VALLA, Victor Vicente (Org). **Educação e Favela**: Políticas para as favelas do Rio de Janeiro 1940/1985. Petrópolis: Editora Vozes e Abrasco, 1996.

VILLAR, Frederico. **A Missão do Cruzador “José Bonifácio”**. Os Pescadores na Defesa Nacional. A Nacionalização da Pesca e Organização de seus serviços (1919-1923). Subsídios para a História Militar do Brasil. Rio de Janeiro, Gráfica Laemmert Ltda., 1945.

WEHRS, Carlos. **Niterói cidade sorriso**: história de um lugar. Rio de Janeiro: Edição do autor, 1984.

WITTGENSTEIN, Ludwig. **Tractatus lógico-philosophicus**. Tradução e apresentação por José Arthur Giannotti. São Paulo: Nacional, 1968, 152 pp.

WORSTER, Donald. **The Ends of the Earth: Perspectives on modern environmental history**. Cambridge: Cambridge University Press, 1988, pp. 290-291.